Т9(3189)
Т56

ТОМСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ

НА ПУТЯХ К СОВЕТАМ

СТАТЬИ, ОЧЕРКИ И ВОСПОМИНАНИЯ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОФСОЮЗА ЖЕЛДОРОЖН. ТОМСКОЙ Ж. Д.

Томск—1928 г.

ИЗДАНИЕ ДОРПРОФСОЖА ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

1928
Вне работн. железнодорожн. транспорта СССР.
х Томская ж. д. Дорожный ком-т. Комиссия по изучен. истории профессион. движения на транспор
9(С189)
Т56

ТОМСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ НА ПУТЯХ К СОВЕТАМ

ВОСПОМИНАНИЯ И ОЧЕРКИ ИЗ ИСТОРИИ СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ НА ТОМСКОЙ Ж.Д.

с 1905 по 1927 год

Томская областная библиотека
им. А. С. Пушкина
ИНВ. № 426030

ТОМСК—1928 г.
ИЗД. ДОРПРОФСОЖА ТОМСКОЙ ЖЕЛ. ДОР.

Напечатано в типо-литографии
Томской жел. дор.
Макаровский пер. № 6.

Томск, Окрлит
№ 2062
Тираж 1000 экз.

Исключена
Института Ленина

127
28

ОГЛАВЛЕНИЕ.

		Стр.
1.	От издательства	1
2.	От Истпрофтрана	3
3.	Томский Дорпрофсож к 10-летнему юбилею союза ж.-д.	5
4.	Помощь горнякам Англии	19
5.	Томские железнодорожники в борьбе с разрухой	19
6.	Советская ж.-д. республика в Красноярске в 1905 г.	26
7.	20 октября 1905 г. в Томске	30
8.	Октябрьские дни 1905 г. на Томске II	33
9.	Общедорожный съезд в Тайге	35
10.	1905 г. на ст. Зима	37
11.	Каратель генер. Меллер-Закомельский на ст. Канск	38
12.	1905 г. на ст. Нижнеудинск	40
13.	Томские железнодорожники в Александровском централе	43
14.	За что (рассказ)	44
15.	Первомайская забастовка 1909 г. в Тайге	48
16.	1917 г. на Томской ж. д. Первые общ. организации в Тайге в 1917 г.	50
17.	Как были встречены в Тайге первые вести об Октябре	51
18.	Чехо-словацкий переворот в Тайге	52
19.	Как тайгинские железнодорожники проходили при чехах политграмоту	54
20.	Четвертый чрезвыч. съезд делегатов 1918 г.	55
21.	Первые шаги профсоюза ж.-д. на ст. Томск II в 1917 г.	58
22.	1917—1920 г. на ст. Томск II	60
23.	Организация секции конторского труда Правл. Томской ж. д.	61
24.	Заревел деповской гудок (ст. Иннокентьевская)	63
25.	Боготольские железнодорожники-большевики	64
26.	1918—1919 г. в Топках	67
27.	Железнодорожники Красноярска в борьбе с соглашателями 1917 г.	69
28.	Забастовка ж.-д. на ст. Зима 1918 г.	71
29.	За решеткой в 1918 г.	73
30.	Борьба Нижнеудинских ж.-д. с чехами и арест Колчака	74
31.	Деповские митинги полк. Уорд	79
32.	Два документа	80

Стр.

33. Газета „Железнодорожник" 83
34. В. И. Савинов 84
35. Тов. Мазурин 86
36. И. Староверов 88
37. Тов. Лимаренко 88
38. Н. В. Расторгуев 89
39. Создадим „Дворцы Культуры" 90

В БРОШЮРЕ 24 ИЛЛЮСТРАЦИИ.

От издательства.

Предлагаемая вниманию читателя брошюра «Томские железнодорожники на путях к Советам» является результатом коллективного труда железнодорожных рабочих и служащих Томской ж. д. В составлении ее принимали участие свыше 20 товарищей, непосредственных участников или свидетелей описываемого.

Железнодорожный пролетариат Томской дороги, наравне со всем рабочим классом нашей страны, за последние два десятка лет пережил события исключительного, мирового значения.

Если рабочий класс России в целом за годы 1905—1927 г. вписал в свою историю неизмеримо больше, чем за все предыдущие годы своего существования, то есть что порассказать о прошлом и пережитом за эти годы и железнодорожнику Томской дороги, как одному из отрядов рабочего класса.

Великая сибирская ж.-д. магистраль пожаловаться на бедность историческими событиями не может. Эти события по праву смогут занять в истории борьбы рабочего класса далеко не последнее место.

Однако эти богатейшие события быстро исчезают из памяти, или уходят из жизни совсем вместе с участниками этих событий.

Печатными же и письменными материалами по истории борьбы за Советы на окраинах—мы не богаты. Наши историки составили огромные перечни сибирских событий из эпохи 1905—20 г.г., относительно которых или совершенно не осталось никаких печатных и письменных памятников, или же осталось чрезвычайно мало.

Многие существенные подробности важнейших исторических моментов сохранить не удалось. Например даже такое исключительное по своему историческому значению событие, как первая железнодорожная Советская Республика в Красноярске в 1905 г. в нашей литературе описано далеко неполно. О других же событиях на Сибирской ж. д. историки имеют еще меньше материалов.

Но если со времени Красноярской Республики прошло уже больше 20 лет, то ведь события 1917 года отделены от нас пока всего лишь одним десятилетием. Между тем даже и здесь огромное число подробностей, нередко чрезвычайно ценных для правильного определения политической обстановки того или иного момента, уже стерлись из памяти участников, записей же о них или не велось, или не сохранилось.

Вот почему Истпрофтран Томск. ж. д., как равно и все наши организации, ведающие собиранием материалов по истории революционной борьбы, давно уже взывают ко всем нашим «старикам», ко всем активным участникам, или близким свидетелям прошлого о необходимости занести на бумагу все сохранившееся в памяти. Это они должны сделать в интересах

своего растущего класса, черпающего в героической истории своих боевых годов новые силы, уверенность и большевистское упорство для борьбы и побед в строительстве социализма.

Предлагаемые вниманию читателя воспоминания, рассказы и записи по своему общественному значению и исторической ценности, конечно, далеко неодинаковы. Но среди этих рассказов нет ни одного, который бы не говорил о том, как из года в год, из месяца в месяц и изо дня в день, в невероятно трудных испытаниях росло, крепло и получало большевистскую закалку классовое самосознание железнодорожников. Здесь каждая страница записей и воспоминаний—как бы кусок подлинной жизни, выхваченный и спасенный от забвения.

Нельзя без волнения читать такие напр. записи как: «За чп.о»—рассказ очевидца о расстреле меллеровскими палачами пом. машиниста, воспоминания о героическом сопротивлении красноярских ж.-д., о борьбе в Нижнеудинске и др. Помещаемые здесь рассказы и воспоминания появляются в печати впервые. В этом отношении особенно ценны записи т. Б-ва слесаря депо, б. председателя первого Нижнеудинского ревкома в дни падения власти Колчака. История организации ареста Колчака железнодорожниками ст. Нижнеудинск известна далеко не полностью. Воспоминания т. Б-ва содержат очень много весьма ценных подробностей, борьбы рабочих железнодорожников с чехами и колчаковцами, подробностей особенно ценных для истории профсоюза железнодорожников.

Настоящая брошюра, являясь первым опытом издания этого рода на Томской ж. д., ни в какой степени не может претендовать на полноту в описании, или безупречность в изложении. Такой задачи издательство себе не ставило. Оно пыталось лишь дать железнодорожнику, его семье и подрастающему поколению в особенности, интересную книжку с воспоминаниями самих железнодорожников о минувших днях борьбы за Советы.

Вместе с этим издательство стремилось побудить читателя, если он был участником или свидетелем событий, дать Истпрофтрану новые еще неизвестные материалы по истории союза ж.-д.

Если чтение помещенных в настоящей брошюре воспоминаний пробудит в рабочем читателе могучий прилив чувства острой ненависти к своему классовому врагу и желание довести борьбу с ним до победы рабочих во всем мире—цель издания будет оправдана.

От Истпрофтрана.

История профессионального движения железнодорожников— это часть революционного движения России.

Работа профсоюза железнодорожников на Томской ж. д. и героическая борьба железнодорожников, которая велась за Власть Советов, безусловно займет большое место в истории нашего советского профдвижения.

Изданием этой брошюры Истпрофтран Дорпрофсожа Томской ж. д. сделал первую попытку собрать в целое отдельные факты, имевшие место на дороге как во время гражданской войны, так и в эпоху советского строительства.

Конечно, этой книгой далеко не охвачена вся борьба союза на Том. ж. д.

Много станций сюда не вошло, хотя там были и крупные события.—Произошло это вследствие того, что мы плохо еще научились ценить историю наших дней, историю борьбы.

Необходимо продолжить работу по сбору исторического материала с таким расчетом, чтобы охватить все события на дороге, иметь возможность создать более полный сборник воспоминаний, чтобы наше молодое поколение могло знать полностью всю историю славной героической борьбы своих отцов, историю той борьбы, на алтарь которой на Том. ж. д. было положено много жертв и погибло много славных и видных товарищей.

Истпрофтран Дорпрофсожа Томской ж. д.

Томский Дорпрофсож к 10-летнему юбилею союза.

Томская делегация на VII Всесоюзном съезде ж.-д. с членами президиума ЦК ж. д.
Слева направо (лежат) т.т. Гуляев М., Васильев.
Сидят т.т. Гилев, Амосов, Романов, Андреев (предс. ЦК ж.-д.), Михайленко, Гуляев А.
Стоят т.т. Барлетов, Вурлакин и Хлопотов.

Первый дорожный съезд 1917 г. Прежде чем подвести наши итоги к юбилею союза, необходимо сказать немного об отдельных особо важных моментах истории союза железнодорожников на Томской дороге.

Дорсъезд и октябрьские события. Первый Томский дорожный съезд, после февральской революции, прошел под знаменем необходимости организации вообще, дорожный же съезд, созванный в октябре 1917 года, в дни октябрьского переворота проходил уже под знаком обсуждения политического момента.

Железнодорожники Томской дороги, в особенности на протяжении, уже летом 1917 года являлись сторонниками партии большевиков. Достаточно указать на такой характерный факт: стачка железнодорожников, объявленная еще при правительстве Керенского летом 1917 года, проходила на Томской под лозунгом: «вся власть советам».

Этот лозунг был выдвинут не главным Дорожным комитетом, а Красноярским стачечным комитетом, во главе которого стояли видные Красноярские коммунисты: Бальбатов, Рогов, Староверов и ряд других товарищей.

Красноярский стачечный комитет летом 1917 г. послал ряд своих представителей на все участки Томской дороги для агитации за стачку под лозунгом: «вся власть советам».

На втором съезде на стороне октябрьского переворота было уже большое число делегатов.

Главный комитет на октябрьском съезде 1917 г. в своем большинстве был избран из членов партии большевиков.

Во главе главного комитета стояли т.т. Рогов Алексей Иванович (первый Наркомпуть после октябрьского переворота), Жук А., Бехтерев И. Н., Каламин (Иннокентьевская), Расторгуев (от Томска II, впоследствии расстрелянный при Колчаке), Савинов В. И. (делегат от Тайги, убитый колчаковцами), Б. П. Мазан, Степанов и ряд других лиц.

Работа комитета на первых порах была чрезвычайно трудна. Администрация дороги в то время, понятно, не сочувствовала идеи октябрьского переворота, и не желала работать с новой властью. Представителям комитета напр. пришлось очень долго беседовать с тогдашним начальником Томской дороги инженером Крицким, прежде чем тот поставил свою подпись на обращении Главного комитета Управления дороги в Совнарком с просьбой прислать денежное подкрепление в сумме 35 мил. р.

Период до марта 1918 года проходил на Томской дороге в тяжелой обстановке. Отсутствие средств у дороги, саботаж со стороны отдельных частей аппарата дороги, ряд отдельных восстаний на некоторых станциях дороги, все это плохо влияло на работу союза.

Когда в декабре месяце 1917 г. произошел раскол среди железнодорожников по вопросу об учредительном собрании, то Томские железнодорожники были на стороне большевиков и против викжелевской политики.

Мартовский съезд 1918 г.

Четвертый чрезвычайный дорожный съезд, созванный в марте 1918 года в Томске, несмотря на то, что там присутствовало много делегатов меньшевистского и эсэровского толка, был в подавляющем большинстве на стороне советской власти.

На этом четвертом съезде группа большевиков в своей резолюции по текущему моменту отмечала «второй год победоносного шествия великой революции с полной наглядностью доказал, что революция является социалистической и что пролетариат должен проводить свою тактику путем диктатуры для дальнейшего углубления всех своих завоеваний».

Резолюция группы большевиков обращалась ко всем трудящимся с призывом сплотить свои силы на поддержку советов «Четвертый чрезвычайный делегатский съезд Томский ж. д. обращается ко всем трудящимся с горячим призывом сплотиться дружно вокруг своих советских организаций, как единственных защитников и выразителей воли и прав трудящихся, для всяческой и всемерной поддержки своих правомочных пролетарских органов как и в центре, так и на местах. Необходимо напречь все усилия трудовых масс для поднятия транспорта и предотвращения дальнейшей хозяйственной разрухи. Это единственный выход из создавшегося тупика. Надо зажечь пожар мировой революции, который положит конец господству буржуазии».

«Да здравствует власть советов Р. С. и К. Д.»!

Да здравствует Мировая социальная революция»!

Под этой резолюцией подписалось 84 делегата съезда, среди них кроме коммунистов были и беспартийные.

Характерно отметить, что социал-демократы, меньшевики и делегаты партии соц.-революц. отказались от обсуждения текущего политического момента и огласили заявление, в котором указали: «признавая, что советская власть при теперешней ее конструкции, не в состоянии вывести страну из того тупика, в который она вгянута внутренними и внешними объективными условиями, мы объединенная группа социалистов революционеров и социал-демократов меньшевиков все же считаем недопустимым бороться с этой властью путем какой либо активной или пассивной борьбы, принимая во внимание, что эта власть опирается на наиболее революционный слой пролетариата».

Анархо-синдикалисты в своем заявлении подчеркнули: «советы фактом своего существования, ежедневной работой разрушают иллюзию ортодоксальных доктринеров и медленно, но неуклонно, творят свою идеологию. Правильная организация советов должна быть снизу вверх».

Организация совета ж.-дорожных депутатов.

Этот чрезвычайный съезд, кроме заявлений о своей политической платформе, принял также и решение взять власть на дороге в свои руки путем организации совета железнодорожных депутатов.

Во главе совета железнодорожных депутатов находились товарищи, впоследствии расстрелянные белыми. Так напр. в совет входили: боевик т. Мазурин (расстрелян в Томске интернационалист), Черепанов (представитель от Красноярска, убит чехо-словаками на линии), Староверов И. (также от Красноярска), Муковнин, Расторгуев и друг.

Союз после падения совласти. После четвертого жел.-дорожного съезда наступает период борьбы по всей линии с чехо-словаками. Здесь на многих участках Томской дороги началась открытая борьба с чехо-словаками и белогвардейщиной. В эти тяжелые дни много полегло на поле брани наших железнодорожников.

Дорожный съезд профсоюза ж.-д Том. ж. д. в феврале 1924 г в г. Томске.

Как в Правлении, так в особенности на протяжении, после свержения советской власти начался ряд увольнений, репрессий Союз железнодорожников принужден был существовать сначала полулегально, а потом перейти на нелегальное положение.

Но классовое самосознание, классовое чутье и понимание профсоюзных идей среди широких членских масс, остро чувствовалось. Об этом говорит ряд характерных эпизодов.

Так напр. на ст. Боготол 33 ж.-д. милиционера отказались одеть бело-зеленые повязки белогвардейцев. Милиционеры заявили, что они, члены союза, не белогвардейцы, а призваны бороться с уголовщиной на жел. дороге, и поэтому не могут одеть бело-зеленых повязок.

Эти милиционеры были, конечно, немедленно уволены.

При так называемом «временном Сибирском правительстве» был созван ряд съездов мастеровых и рабочих депо, паровозных бригад, агентов распорядительно-технического движения,

кондукторов, конторского труда и т. д. Все эти съезды проходили необыкновенно оживленно. Несмотря на все препятствия со стороны власти, домогавшейся разбить союз по цехам главный комитет все же сконструировался из представителей всех секций. Каждая секция в отдельности не могла выступать без санкции всего главного комитета в целом.

В это время начала выходить газета «Железнодорожник» орган главного комитета профессионального союза железнодорожников в Томске. Газета была вначале с сильно меньшевистско-эсэровским душком, но потом, когда фактическим редактором этой газеты стал Николай Александрович Вакулин, интернационалист— железнодорожник с Дальнего Востока. газета полевела.

Газета подвергалась целому ряду репрессий со стороны колчаковской цензуры, вплоть до изъятия целых статей и ареста юридических редакторов газеты. В особенности усердствовал в этом отношении бывший начальник Томского жандармского отделения, князь Путята, фактический уполномоченный колчаковской контр-разведки на Томской дороге.

По всей линии в это время вспыхивал ряд местных стачек, восстаний.

Союз после прихода Красной армии.

Период второго прихода советской власти ознаменовался рядом реорганизаций построения союза. Слияние с союзом водников, переход на организацию объединенных линейных комитетов, (Линктранов) затем разлияние с союзом водников, организация Линкпрофсожей, организация системы линейных месткомов, впоследствии переход на территориальные месткомы и учкпрофсожи.

На четвертом дорожном съезде, созванном в начале 1925 г., были подведены итоги после перехода союза на НЭП.

Съезд подчеркнул, что его основными задачами являются развертывание союзной демократии и умелое руководство массами.

Организационные достижения.

К десятилетнему юбилею нашего союза мы имеем на Том. ж. д. стройную организационную структуру из целой сети территориальных местных комитетов и десяти учкпрофсожей.

Принцип организационного строительства местных комитетов основан на лозунге «ближе к массам» В 1926 году местных комитетов было 135, в настоящее время по всей Томской дороге насчитывается уже 193 месткома, обслуживающих 29130 членов союза.

За последние полтора года число членов союза увеличилось на 8 тысяч.

Делегатская сеть также увеличилась. Если в январе 26 г. делегатов насчитывалось 598, то в 27 году их уже 1837. Увеличение делегатов произошло, главным образом, за счет роста членской массы и построения сети. Вместо одного делегата на 30—40 членов союза один делегат сейчас обслуживает всего лишь 10 чел.

Союзный аппарат значительно улучшился. Сейчас уже больше не выбирают по принципу «хороший парень, умеет говорить». В основу выбора кладется активность, популярность среди членской массы, знание жел.-дорожного дела, такт и т. д.

В общем на каждого освобожденного выборного работника приходится 267 член. союза.

Аппарат стал гибче, понемногу начала рационализироваться работа в самих органах союза, на пленумах, конференциях, съездах.

Плановая работа вошла в систему, начиная от Дорпрофсожа и кончая местными комитетами и союзными комиссиями.

Актив растет как качественно, так и количественно. В 1926 г. актив был равен 3569 чел., из них 170 женщин, а в настоящее время число активистов достигло уже 5704 чел. Актив принимает деятельное участие во всех профсоюзных комиссиях, обществах и советских организациях.

Первое дорожное организационное совещание при Томск. Дорпрофсоже, состоявшееся в 1926 г.

Массовая работа и внутрисоюзная демократия. Изменилась и массовая работа, не только в количественном, но и в качественном отношении. Увеличилась посещаемость общих собраний. В общем по всей дороге в крупных пунктах посещаемость равна 35—40%, а в мелких пунктах на линии посещаемость доходит до 80%. Как правило проводится установка регламента на общих собраниях, ведется большая работа по отчетности в проведении решений предыдущих собраний, но все же в систему это пока еще не вошло. Поднята общая активность членской массы.

Много еще нужно сделать для того, чтобы члены союза активнее использовали свои общие собрания, недочет на этом участке работ есть. Изжить его необходимо. Принцип союзной демократии среди широких членских масс получил уже большое практическое применение.

На последних выборах местных комитетов участвовало 55% членов союза, в то время как в прошлом году было 42% Обновился и состав низовых профорганов. В крупных пунктах состав обновился на 60%, а в мелких на 90%.

Обновление произошло главным образом за счет выдвижения актива из рядовой членской массы. Из числа выборных работников женщин 14%, молодежи—3,92%. Среди женщин есть председатель МК.

В низовые профорганы рабочих в 1927 г. избрано 75,8%, В 26 году в составе выборных рабочих было меньше.

Связь и руководство. Улучшилась связь и руководство низовыми профорганами.

За период январь—июнь 1926 г. инструкторскими бригадами Дорпрофсожа был посещен 51 пункт и проведено на линии 311 человеко-дней.

За период июль—декабрь 1926 года было обследовано 48 пунктов (154 человеко-дней,) а за период январь—июль 1927 г. было проведено на линии уже 445 человеко-дней.

Инструктаж носил характер целевого обследования.

Он стал глубже и проводился на основании решений 7-го всесоюзного съезда профсоюзов. Кроме этого был проведен ряд совещаний по отдельным вопросам союзной деятельности на участках, в виде отдельных узловых совещаний, конференций по вопросам охраны труда, культработы, библиотечной работы. В самом-же Томске проводился ряд дорожных совещаний по всем отраслям союзной деятельности.

Взаимопомощь. Реорганизация касс взаимопомощи прошла повсеместно. В настоящее время насчитывается на дороге 169 касс, с количеством членов 16369 чел.

Улучшилась выдача ссуд. Финансовое состояние касс укрепилось, но жизнь властно требует еще большего улучшения в выдаче ссуд. Частично ставится вопрос (в отдельных пунктах) о реорганизации касс на принципе ссудо-сберегательных.

Финансовая политика. Финансовое состояние союза стало лучше. Проводится строгая система расходов, по сметам, начиная от Дорпрофсожа и кончая местными комитетами.

В основу финансовой политики союза положен принцип: минимум затраты на аппарат, максимум на обслуживание членов союза в виде культурно-просветительной работы и помощи безработным. Сейчас из общей суммы членск. взносов—20% идет на культфонд и 15% в фонд безработных.

Работа среди молодежи и женщин. К началу 25 года женщин работниц было на дороге 1136 или 6,9%, а на первое июля 1927 года работниц насчитывается уже 1852, или 7% к общему числу железнодорожников Томской жел. дороги.

Большинство женщин неквалифицированные и заняты главным образом на чернодельческой работе. В фабзавучах девушек 5%.

В профессиональных органах женщин 268. Подготовка актива среди работниц женщин проходит успешно.

Заметно увеличение работниц на культпросветительной работе.

На линии организован ряд кружков кройки и шитья.

Организовано также четыре сада-очага с количеством 168 детей. В летнее время работают детские площадки.

В отношении охраны материнства и младенчества—организованы ясли на ст. Томск и Тайга. Кроме этого имеется три молочных кухни, три консультации по беременности.

Работа среди молодежи за последнее время усилилась, участие молодняка в работе МК увеличилось. Всего в работу МК втянуто 64 человека молодежи.

Увеличилось также количество молодежи в союзных комиссиях—184 ч.

В работу произв. комисс. и совещаний втянуто до 200 чел. молодежи.

Организованы курсы по поднятию квалификации молодежи. Этими курсами охвачено 314 чел.

Юнсекций на дороге организовано—14. Большая часть их работы направлена на культурно-просветительную деятельность.

Тарифно-экономическ. работа.

Начнем с основного—с зарплаты. Здесь произошли большие перемены.

Ни в одной отрасли союзной деятельности не произведено столько перемен, сколько в зарплате.

Участники 2-го тарифно-экономического совещания Томской жел. дор. в Красноярске 4 февраля 1927 г.

Были и «коэффициенты, эквиваленты, подразряды, разряды, и пояса»,--трудно перечесть. Сейчас виды оплаты стали понятнее. Теперь на Томской дороге существует пять систем оплаты труда: простая сдельщина, (штука—рубль), откупная, повременно-сдельная (смешанная), премиальная, персональная и повременная (чистая тарифная ставка без каких бы то ни было приработков).

Рост зарплаты.

Остановимся на росте зарплаты. Средний годовой заработок на одного работника был в 1924—25 г. 410,04, в 1925—26 году—594 руб. 05 копеек, в 1926—27 г. 667 руб. 86 коп. За 8 месяцев 1926- 27 года месячный заработок одного рабочего—62 руб. 08 коп., среднее в год 744 руб). а дневной 2 руб. 59 коп.

Упрощена система выплаты, а также норма выработки и упрощено положение о рабочем дне. Улучшилась также и конфликтная практика, благодаря генеральному коллективному

договору, на выполнение которого профорганами обращено особое внимание.

Конфликтная работа. Промахов в работе РКК стало меньше. Неразрешенные вопросы в конфликтных органах направляются в учкпрофсож. Здесь многие вопросы ликвидируются на месте, путем договоренности учкпрофсожа с администрацией.

Рабочий паритет в РКК ознакомлен с существующим положением о труде, и вообще с законоположениями советского правительства.

В примирительной камере прохождение конфликтов стало быстрее, чем раньше. Дела не залеживаются и камеры значительно разгрузились от целого ряда дел вследствие того, что многие дела искового характера начали непосредственно передаваться в Трудовую сессию Народного суда.

Участие членской массы в производстве. Участие членской массы в производстве все больше и больше углубляется и расширяется. Сейчас насчитывается 59 производственных комиссий. Организованы также и цеховые подкомиссии. Последних имеется до 30, главным образом в главных мастерских в Красноярске и в крупных основных депо.

Участники 1-й дорожной производственной конференции, созванной Томским Дорпрофсожем в июне 1927 г.

Производственных совещаний 71. Учет и контроль постановлениям ПК и ПС ведется, но все же постановления ПК и ПС не так скоро, как следовало бы, проводятся в жизнь. Так, например, за период июль—декабрь 26 года длительность прохождения постановлений ПК была самое большое 186 дней. В 1927 году за период январь—апрель эта цифра равнялась 103 дням. Улучшение есть, но оно недостаточно.

Растет рабочее изобретательство. По дороге за полтора года существования дорожного бюро изобретений зарегистрировано 85 изобретений рабочих. Больше всего изобретений приходится по сл. Тяги (74%, по отношению ко всем изобретениям).

Интересно отметить, что по Томскому учкпрофсожу было представлено 22 изобретения, а по Тайгинскому 6.

Рабочее изобретательство, организация научного отдела Труда при Правлении дороги, начатая кампания по рационализации, режим экономии все это дало свои благоприятные результаты.

Безработица. Безработица на Томской не носит эпидемического характера. Лишь за последнее время безработица усилилась за счет сокращения штатов Правления дороги.

На 1-е января 27 года безработных насчитывалось 2270 ч., а на первое апреля 1870 чел. безработных. На первое же июля число безработных упало до 849 чел., что объясняется путевыми работами, строительными и т. д.

Помощь безработным выдается союзными органами в среднем 9 руб. 25 коп., в месяц. Кроме этого усилен надзор за тем чтобы на работы принимались члены союза безработные. По отдельным пунктам дороги имеются курсы по поднятию квалификаций безработных.

Жилищное строительство. За 1925—1926 г. было выстроено новых домов с жилплощадью 8102 кв. метров. В 1926 и 1927 г.г. построено 12,299 кв. метров.

В 1925—26 г. дома строились преимущественно одноэтажные, в 5, 6 квартир. В 1926 и 1927 г. выстроены двухэтажные преимущественно 4-х квартирные.

В отдельных пунктах дороги развивается индивидуальное строительство. Идет навстречу изжитию жилищного кризиса и жилкооперация.

Охрана труда. Охрана здоровья членов союза является одной из главных забот профорганов. К числу здравоохранительных мер относится расширение домов отдыха, санаторий, курортов.

В 1926 году по Томск. ж. д. прошло рабочих через дома отдыха 959, в 1927 году 1258 чел. Служащих было в домах отдыха в 1926 году—179 чел., в 1927 г.—332 человека.

Улучшается стационарное амбулаторное лечение. В 1926 году было пропущено 11242 больных, которые провели 134193 коекдней, за полугодие же 1927 года больных прошло 6784, которые провели 84,024 коек—дней.

Амбулаторных было в 1926 г. 754,22 чел., а за полгода 1927 года 4638 чел.

Большое внимание уделяется вопросу об изучении вредности тех или иных профессий. Здесь производится учет обстановки в которой приходится работать рабочему и служащему.

Кооперирование транспортников. Членов союза на Томской ж. д. обслуживают три кооперативных общества: Томское, Красноярское и Забайкальское, обслуживающее последний участок Томской ж. д.

Кооперировано 75,5% всех членов союза. Паевой капитал равен 57,035 руб., размер пая в среднем равен 6 руб. 79 коп., а в Томском ТПО 8 руб. 40 коп.

Реализация зарплаты в среднем за квартал в 1926 году была по Красноярскому и Томскому ТПО 44,52%, а в 1927 г.—50,08%.

Для большего вовлечения членов пайщиков в кооперативную работу, а также увеличения пайщиков, на дороге проводится работа по кооперативному просвещению через культотдел дорпрофсожа.

Ведется также инструктаж лавочных комиссий. В настоящее время имеется уже солидный кооперативный актив.

Обслуживание культурных нужд членов союза. Рост общественности, рост актива железнодорожников заставляет расширять и обслуживание культурных нужд членов союза.

Культучреждения на дороге значительно выросли. В 1926 году было их—214, сейчас же насчитывается 247 разных культучреждений. В особенности заметен рост красных уголков с 133 в 1926 году до 170 в 1927 году.

Вагонов-клубов было два, а сейчас их 6.

Клубная сеть, понятно, не в состоянии удовлетворить всех потребностей членских масс, какие сейчас уже имеются. Этому мешает ветхость клубных зданий, необорудование их и т. п.

Членство в клубах растет. В 1926 году было 6297 членов, а в настоящее время насчитывается уже 7055 членов клуба.

Все клубы работают по плану.

Формы культработы разнообразны. От сценических постановок, кино, вечеров вопросов и ответов, до громких чтений и бесед. Эстрадно-сценических постановок, как то агитсудов, пьес и т. д. было 321 в 1927 году с количеством участников 38243. В 1926 году этих постановок было всего 221 с количеством посетителей 44868 чел. Кино-сеансов в 1926 году было

65 с количеством посетителей 19203 чел., а в 1927 году—проведено 137 кино-сеансов с количеством посетителей 12,289 чел.

Участники 5-й культконференции Томской ж. д. 1925 г.

Институт Ленина при Ц. К. В. К. П. (б)

Всего мероприятий массового характера было в 1926 году 427 с количеством участников 85806 чел., а в 1927 году—876 с количеством участников 103918 чел.

Количество стенгазет уменьшилось в 1927 году, но зато газеты улучшились в качественном отношении. Сейчас по Томск. дороге имеется 102 стенгазеты. Растет наша кружковая сеть. Сейчас насчитывается 403 кружка с количеством участников 7152 чел.

Кружки разнообразные: от профдвижения, политико-общественных до радио, фотокружков, шашечно-шахматных, включая кружки кройки и шитья.

За последний год видное место занимают производственно-кооперативные кружки. Число профкружков увеличилось с 69 до 78.

Характерно отметить, что общественно-политические кружки почти отсутствуют в участковых клубах, на линии же их много.

Большое участие принимают в кружках женщины и молодежь. Так например в кружках профдвижения их около 10%. Молодежи в общем в кружках до 50%.

426030

Библиотечная работа. Интерес в книге заметно увеличился. Подписчиков библиотек среди членов союза насчитывается 10649.

Заметно значительное пополнение библиотек новыми книгами. За полтора года прибыло новых книг 40772 тома.

В общем библиотеки дороги обновились книгами на 50%.

Читают больше всего беллетристику, а затем большие требования предъявляются на детскую литературу и профессионально-техническую.

Большую работу проделали наши вагоны-клубы. Ими на местах проводились разные беседы и лекции. За полтора года было проведено на линии 366 мероприятий вагонами-клубами, которые обслужили 13035 человек.

Большое внимание обращено на профессиональную, производственную, кооперативную и страховую пропаганду.

Физкультуре на дороге также уделено большое внимание. В 1926 году во всех кружках насчитывалось 1799 чел. Из них женщин было 572. В 1927 году физкультурников было 1960 чел., из них женщин 630.

Работает в кружках физкультуры преимущественно молодежь, но сейчас заметно участие в этих кружках и взрослых рабочих.

Лыжная эстафета 1926 г. Томск—Иннокентьевская показала полную подготовленность лыжников. За время пути было 40 этапов принимало участие 152 лыжника.

Лыжники во время остановок в деревнях, вели беседы с крестьянами.

Улучшился врачебный контроль над физкультурниками, а также и снабжение физкультурным инвентарем.

Подводя итоги работы, необходимо подчеркнуть, что

В организационной области: достигнуто углубление массовой работы, лучшее обслуживание членов союза, втягивание в работу рядовых масс, обновление профорганов.

В тарифно-экономической области: система оплаты труда определена, строгая регламентация рабочего дня и определенное увеличение заработка. Все больше втягиваются члены союза в улучшение производства через ПК и ПС. Рабочее творчество отражается в работе дороги.

В отношении охраны труда: есть определенные достижения в виде полной ликвидации сверхурочных работ, известное улучшение условий труда, борьба с профвредностями, борьба с антисанитарией.

В культурно-просветительной области: рост кружковой работы, рост красных уголков, охват и обслуживание всех агентов

дороги на мелких станциях и разъездах. Все больше и светлее стали гореть огоньки знаний и культуры в самых отдаленных углах стального рельсового пути.

Если ко всему этому прибавить фактическую ликвидацию неграмотности среди членов союза до 40 лет. возраста, то наши достижения станут достаточно ясными.

Но впереди предстоит еще больше работы. Задачи громадны. Выполнить все требования и чаяния широких членских масс мы сможем лишь при коллективном участии, при коллективной работе всей 30-тысячной массы союза. *М. Белл.*

Помощь горнякам Англии.

Кампания помощи бастовавшим горнякам Англии в 1926 г., проходившая по всему СССР всколыхнула и железнодорожников Томской дороги. Особенно горячее участие в сборе приняли женщины-транспортницы, организовавшие специальный женский комитет Том. ж. д. помощи братьям горнякам. Этим комитетом были проведены десятки собраний, конференций работниц, воскресников, вечеров и т. д. Всего было собрано 3200 рублей, составившихся из мелких взносов и отчислений. Были случаи когда железнодорожницы приносили в комитет ценные вещи с просьбой принять их в помощь детям горняков. Так одна старушка железнодорожница принесла икону в золотой оправе с просьбой принять эту вещь в пользу детей горняков. В этой кампании транспортницы Томской ж. д. проявили свою большую организованность, отзывчивость к нуждам своего брата-рабочего Англии.

Томские железнодорожники в борьбе с разрухой.

Колчаковцами и интервентами сожжено и уничтожено на Томск. ж. д. строений, сооружений и подвижного состава на 131 мил. руб., и нанесено убытка от нарушения правильной эксплоатации ж. д. 400 милл. рублей.

Томская дорога образована из б. Сибирской в 1915 г. с границами от б. Н.-Николаевска до Иннокентьевской и Томской ветвью. Протяжение ее составляло 1820 кил. Октябрьская революция застала дорогу именно в этих границах.

В 1920 г. распоряжением обследовавшего дороги Сибири б. Наркомпуть тов. В. Свердлова—к Томской ж. д. были присоединены Алтайская и Кольчугинская линии.

В 1922 г., в связи с переходом дорог Сибири на систему линотделов, границы Томского линотдела были установлены так: Болотная — Черноречинская, Кольчугинская и Томская ветви.

В 1923 г. к нему присоединяется б. Н.-Николаевский линотдел до Татарской.

В 1924 г. система линотделов упраздняется и образуются дороги.

Границы Томской устанавливаются—Татарская — Черноречинская по главной линии, и Алтайская, Кольчугинская и Томская ветви.

В 1925 г. дороги Сибири вновь административно перекраиваются и границы Томской устанавливаются—на запад—Ново-Сибирск исключительно и на восток—Иннокентьевская включительно.

В 1926 г. к дороге присоединяются новостройки: Ачинск—Абакан и Кольчугино—Кузнецк. Общее протяжение дороги составило 2860 километров. В этих границах дорога работает и в настоящий момент.

Экономическое значение дороги.

Прорезая с запада на восток огромную часть Сибирского края с его огромными неисчерпаемыми богатствами и являясь в этой части Сибири единственным железнодорожным путем, Томская дорога с ее ветвями естественно играет колоссальнейшую роль во всей экономической жизни Сибири. К настоящему моменту она является грузчицей и перевозящей преимущественно минеральное топливо, затем лес и хлеб.

Быстрый рост экономической мощи страны создает огромный спрос на топливо и сырье, а отсюда работа дороги по погрузке и перевозке этих грузов из года в год сильно возростает.

Коммерческая работа дороги.

Максимальным годом для экономики Сибири принято считать 1917-й. В этом году по Томской ж. д. было перевезено всего 4102 тысячи тонн. груза, из коих 3,1% хлебных грузов, 7,1% лесоматериалов, 5,2% дров, 52,1% каменного угля и 32,5% прочих.

В 1918 году общая перевозка на Томской ж. д. падает до 2843 тысяч тонн, в 1919 году до 2.466 тыс. тонн. В последующие годы идет дальнейшее понижение. Наименьшую величину дает 1923—1924 год, всего 1741000 тонн. С 1924—1925 года начинается резкий подъем перевозок. Первый год

дает 2661000 тонн, второй—1925—1926 год—3714000 тонн и по предварительным данным 1926—1927 год—4950000 тонн. В 1926—1927 году число перевезенных грузов уже превысило максимальную цифру 1917 года.

Острый финансовый кризис 1917 года.

В первые месяцы Октябрьской революции 1917 г. Томской ж. д. в хозяйственном отношении пришлось переживать весьма трудные дни. Цены на все материалы и топливо, к осени 1917 г., значительно возросли. Эти, а также и другие причины создали на дороге весьма тяжелое финансовое положение. Лучше всего его характеризовать можно, поместив некоторые выдержки из телеграмм Начальника дороги Кругликова, адресованных в Комиссариат Путей Сообщения.

От 17 ноября 1917 г.:

«Настоящее время никаких средств дорога совершенно не имеет. Настаиваю срочных распоряжениях. Прекращение уплаты коням вызовет остановку добычи угля, а затем и остановку дорог».

От 23 ноября дополнение №№ 52219,—20,—22:

«Безвыходное финансовое положение усугубляется увеличением цен на уголь. Ввиду полного безденежья и решительной невозможности задержки уплат вновь настоятельно прошу распоряжения о неотлагательном переводе доассигнований в размере 11 милл. 400 тыс. рублей».

19 декабря:

«Очень прошу обратить внимание на мои телеграммы о безвыходном финансовом положении дороги и необходимости перевода кредитов на перерасходы и увеличение оборотного капитала. всего 11 милл. руб. Прошу экстренных распоряжений о переводе кредитов и в противном случае указаний что делать».

В начале февраля 1918 года управление дороги перешло в руки Главного Исполнительного дорожного комитета с президиумом из пяти товарищей. Тов Черных, посланный Исполкомом в Москву привез из Совнаркома несколько десятков миллионов рублей. Финансовое положение начало приобретать устойчивость. Так продолжалось дело до самого чехо-словацкого переворота в мае 1918 г.

Колчаковщина.

Июль 1918 г.—декабрь 1919.

Вслед за чешским переворотом властью в Сибири стало временное Сибирское правительство, в состав коего вошли представители партии с.-р., с.-д. и кадетов. Вскоре министры

«социалисты» должны были «смотать монатки» и уйти совершенно со сцены. Им попросту сказали: — «побаловались, — и довольно». Посадили их в вагон и отправили заграницу, чтобы и запаху не было слышно.

Прибыл адмирал Колчак. Объявил себя верховным правителем и начал управлять.

Сибирь вообще, а дороги Сибири в частности никогда не забудут периода колчаковщины.

Колчак управлял не один. В управление страной влезли, так называемые, «союзники» и фактическое управление именно у них было в руках. Приказано было военному командованию союзных войск оказывать всяческое содействие.

Как голодные волки, стаей накинулась вся эта империалистическая свора на страну. Полоса отчуждения сибирской ж.-д. магистрали превратилась в подлинную колонию союзников.

Представители каждой нации имели свои собственные служебные поезда из лучших салонных вагонов. Никто перечить этим нациям не имел права и каждая из них творила совершенно безнаказанно, безконтрольно, что хотела. Деятельность дорог и прочих отраслей хозяйства, д и сам «верховный правитель» были под контролем союзного командования.

С момента чехословацкого переворота и до прихода Красной армии в пределах дороги велась настоящая война. Образовавшиеся повсеместно партизанские отряды в борьбе с Колчаком и интервентами производили большие разрушения и по линии дорог.

Отряды эти действовали решительно и создавали большую угрозу колчаковскому тылу. Усмирение партизан требовало большого количества войск для непосредственных военных действий и усиленной охраны полотна и сооружений жел. дороги.

Дороги все время находились на военном положении. Колчаковское правительство ни одного часа не знало спокойствия. Один за другим издавались приказы самого угрожающего содержания. Порки, расстрелы применялись в огромных размерах. Тюрьмы были переполнены. Но ничего не помогало. Исторически неизбежный конец надвигался с чрезвычайной быстротой.

Самым тяжелым по своим последствиям периодом для дороги явился период отступления колчаковской армии и правительства вместе со своими нахлебниками в виде польских, чешских, румынских, сербских, французских, итальянских полков—легионов—батальонов—отрядов и т. д.

Под натиском Красной армии огромнейшей лавиной двинулась вся свора интервентов на восток.

Успехи Красной армии, быстрое ее продвижение подхлестывали зарвавшуюся белогвардейскую империалистическую банду.

Отступление носило характер панического бегства. Каждая нация спешила удрать поскорее и подальше.

Сход паровоза, сход вагона, т. е. тормоз в продвижении разрешался просто: сбрасывалось все под откос и таким образом расчищали путь.

«Культурные народы», удирая, занимались самым отъявленным бандитизмом и грабежем.

Сотни составов поездов с грузом и имуществом ими были разграблены и сожжены. Сожжены и сброшены под откос сотни паровозов, вагонов, были взорваны почти все жел.-дор. мосты. Десятки водокачек, резервуаров, полуказарм, были сожжены и взорваны, произведены колоссальнейшие разрушения полотна и т. д. Агенты дороги подвергались самым грубым насилиям и репрессиям.

«Интервенция Сибири союзниками» принесла огромнейшие убытки стране.

В 1925 году созданной специальной комиссией было установлено, что Томская жел. дорога, в результате колчаковщины и интервенции, по своему основному имуществу *понесла убытков на 131 миллион рублей* и от нарушения правильной эксплоатационной жизни дороги в течение ряда лет *убыток определен свыше четырехсот миллионов рублей*.

К концу декабря 1919 г., моменту прихода Красной армии на Том. ж. д., когда власть в Сибири вновь перешла в руки рабочего класса, дорога находилась в совершенно разрушенном состоянии.

Восстановительный процесс.

(1920—1922 г.).

В результате бесконечных преступлений со стороны отступающей контр-революции—Томская жел. дорога была окончательно забита. Движение поездов производить было нельзя. Участок Новосибирск—Тайга представлял из себя сплошную ленту поездов с потухшими паровозами, сожженными составами и т. д. В числе составов было много людских с эвакуированными служащими, рабочими и т. д.

Недостаток продовольствия, одежды, теснота теплушек привели к ужасающей эпидемии тифа. Медицинскую и другую помощь оказать было чрезвычайно трудно, а подчас невозможно. Оставленные на произвол судьбы люди сотнями и тысячами гибли.

Не только станции, но и линия была забита, здоровых паровозов было неимоверно мало, материалы почти отсутствовали, вагонный парк был разрушен до чрезвычайности, топлива мало, водоснабжение испорчено, инструменты расхищены и израсходованы, мосты, путь во многих местах взорваны и разрушены, денег и продовольствия не было одежды тоже и т. д. и т. д. Томская дорога была в полном параличе.

1922 г. Работы восстановительного отряда на ж.-д. мосту через р. Ия на 1374 в. Томской ж. д. Мост был взорван отступавшими чехами.

Воспоминания пережитого вызывают ужас. Не верится, что все это было, что все это далеко позади.

Как всегда, впереди, увлекая за собой передовые слои работников дороги, организуя, призывая и агитируя, коммунистическая партия объявила решительную борьбу разрухе— субботниками, воскресниками, сверхурочно и иными возможными способами. Сначала понемногу, а там все быстрей и быстрей дорога начала оживать.

Сибирские организации профессионального союза железнодорожников после свержения Колчака проявили колоссальнейшее напряжение сил для восстановления разрушенного белогвардейцами транспорта.

В настоящее время мы имеем уже итоги этих героических лет. Пользуясь только своими внутренними средствами, без помощи извне, мы к настоящему времени достигли не только победы над разрухой, но и продвинулись вперед по пути со-

циалистического строительства транспорта. Удалось сделать это при помощи рационализации постановки работы на ж. д. за последние два года.

Мы можем уже отметить первостепенной важности факты в этой области.

За девять месяцев закончившегося 1926—1927 хоз. года, благодаря снижению количества простоев, сбережено по сравнению с предыдущим годом по капитальному ремонту паровозов 1006 паровозо-суток, и по ремонту вагонов 5908 вагоно-суток. Достигнуто это исключительно благодаря новой рациональной постановке дела.

В истекшем году расход рабочей силы на каждую единицу работы также уменьшился. Капитальный ремонт паровозов в среднем в 1925—1926 г. брал 15550 человеко-часов, а в 1926—1927 г. эта цифра расхода уменьшилась до 14300. Конвенционный осмотр вагонов с 241 чел.-часа в 1925—1926 г. уменьшился в 1926—1827 г. до 208 чел.-часов. Введение обезличенной езды с длинными рейсами увеличило суточный пробег паровоза от 12 до 15%

Изготовление запасных частей сосредоточено теперь в главных мастерских. Шпалопропиточный завод приспособлен для одновременной пропитки шпал разными антисептиками. Простои вагонов под погрузкой и выгрузкой уменьшены путем установления праздничных работ.

Аппарат Правления дороги, благодаря сокращению и упрощению отчетности, удалось сократить на 260 человек. Благодаря этому расходы на содержание штата в месяц только по одной зарплате без начислений уменьшились на 17500 руб.

Огромную помощь в деле более правильной постановки всякого рода работ оказали и оказывают производственные комиссии и совещания. До марта 1927 г. учтено было свыше 900 всякого рода предложений рабочих и служащих по вопросам организации производства, по вопросам администрирования, организации труда и др. Свыше 70% этих предложений проведено в жизнь.

Эти цифры наглядно говорят о той, все возрастающий роли, которую играет в наших условиях на Томск. ж. д. в улучшении своего производства рабочий массовик.

В—кий.

1905 год на Томской ж. д.

Советская железнодорожная республика в Красноярске.

Революционные события в Красноярске 1905 года связаны почти исключительно с именем железнодорожников. Захват власти рабочими Красноярских ж.-д. мастерских и депо и двухмесячная работа созданного ими Совета рабочих и солдатских депутатов в истории развития революционного профсоюзного движения ж.-д. занимают исключительное по своей значимости место.

Красноярские главн. мастерские и депо, благодаря наличию в них свыше 3000 постоянных рабочих и крепкой подпольной организации большевиков, давно уже считались царскими жандармами наиболее беспокойным «революционным гнездом» на всем протяжении сибирской магистрали. В 1899 году напр. здесь был проведен уже целый ряд бурных забастовок железнодорожников, имевших огромное революционизирующее значение для всего протяжения тогдашней Сиб. ж. д.

События русско-японской войны и день 9 января в Петербурге вызвали новый революционный подъем среди железнодорожников Красноярска. Все лето 1905 г. происходили многочисленные массовки-митинги за городом. Устраивались они под видом гуляний. 10 августа с согласия губернатора была устроена огромная массовка. Явилось свыше 2500 человек. Когда железнодорожники после митинга стали расходиться полицейские и казаки открыли сзади огонь по толпе. Три человека было убито. 11 августа мастерские стали. 13 августа огромная толпа свыше 10000 человек провожала на кладбище тело убитого полицейскими железнодорожника т. Чальникова. В эти дни влияние группы Р. С. Д. Р. П. (руководящая роль в которой принадлежала большевикам) на ж.-д. массы выявилось особенно ярко. Огромной известностью и любовью рабочих в те дни пользовался т. Урицкий («Кузьмич»).

Всеобщая железнодорожная забастовка в октябре 1905 г. была не только немедленно поддержана Красноярским ж.-д. пролетариатом, но послужила для него началом организации собственной рабочей власти.

Немедленно организовался профсоюз ж.-д. Рабочие массами стали вступать в его члены.

Появились цеховые союзные старосты, выбранные перед октябрьской забастовкой, затем стачечный комитет и наконец

Объединенный Красноярский совет депутатов рабочих и солдат. Таков был ход организации рабочей власти в Красноярске в 1905 г.

Октябрьская забастовка принесла красноярцам фактический восьмичасовой рабочий день осуществленный ими захватным порядком. По окончании забастовки митинги не только продолжались, но и приобрели себе «право гражданства». Кроме железнодорожников рабочих эти митинги в большом количестве всегда посещались солдатами местного 2-го ж.-д. батальона, командиром которого состоял известный впоследствии прап. Кузьмин—левый эс-ер. Сборно-паровозный цех гл. мастерских сделался главным местом для этих митингов, а ж.-д. собрание было занято отделами организовавшегося 16 октября 1905 г. Красноярского исполкома советов.

21 октября Красноярский «союз архангела михаила» решил по примеру Томска «проучить» крамольников. Окружив Нардом, где в это время происходил митинг ж.-д. под председательством т. Урицкого, черносотенцы пытались поджечь здание. Однако организованная рабочими ж.-д. мастерских охрана, вооруженная винчестерами, дала дружный отпор. Черносотенцы вразсыпную бросились бежать. На смену им немедленно прискакал казачий отряд, который снова окружил Нардом. Дружина ж.-д. заняла все входы и выходы из театра, решив дорого продать свою жизнь. Состав дружины был сплошь из рабочих железнодорожных мастерских. В нее входили Ф. Журавлев кузнец, известный в мастерских силач, Б. Шумяцкий, А. Рогов, Старцеусов, Богачев, Палей, Супрун, Малыгин и мн. др.

Около 10 часов продолжалась осада Нардома. Поздно вечером стоявшие у входов дружинники сообщили, что казаки и бушевавшие за их спинами черносотенные банды почему-то в панике разбегаются. Скоро выяснилась и причина этого. 2-й ж.-д. батальон, узнав об осаде Нардома с винтовками на перевес бросился на выручку. Скоро на эстраде Нардома появились три вооруженных солдата батальона, приветствовавшие рабочий митинг. Рабочие бурными возгласами приветствовали революционный батальон. Встреча солдат батальона навсегда врезалась в память каждого, кто был свидетелем этой исторической смычки рабочих и вооруженных крестьян. Это единение рабочих с солдатами послужило главной причиной того, что Красноярская советская республика держалась в 1905 г. больше двух месяцев.

Ликвидировав старую власть красноярский ж.-д. пролетариат был вынужден немедленно взять на себя выполнение всех функций власти При исполкоме организовались секции: муниципальная, охраны порядка, охраны здоровья и управления губернией и др. Обыватель и мещанин, ворчавший на

крамольников быстро «вошел во вкус» новой власти и все секции скоро по горло были завалены разнообразнейшими обязанностями по обслуживанию граждан города и губернии. Немедленно стал действовать революционный суд, возобновились работы банков. Охрану госбанка несла «дружина народной охраны» и несла так аккуратно, что даже частные банки просили прислать им для охраны их сейфов именно «дружину народной охраны» и никого больше.

Огромнейшую работу пришлось провести тогда нашей железнодорожной секции. Во главе ее стоял А. Рогов впоследствии первый Нарком пути 1917 г. Из Маньчжурии в 1905 г. в большом числе проходили эшелоны с солдатами. Секция не только ведала продвижением этих эшелонов и кормежкой их, но и вела среди солдат широкую революционную работу, давшую впоследствии большие результаты.

В совет депутатов от железнодорожников входили большевики т.т. Алексей и Вавила Рогов, Федя Журавлев, Борис Шумяцкий, Николай Бехтерев, Аликин, Феличкин. Халимон эс-еры максималисты: Александр Агурдаев, Лопатин, Марк Шумяцкий, Сергей Богашев и Старцеусов. При Совете была организована Красная гвардия, состоявшая также почти вся из железнодорожников.

Красноярская советская республика скоро стала «бельмом на глазу» у царского правительства. Расправа с железнодорожниками в центре, организация карательных поездов Ренненкампфа и Меллер-Закомельского для сибирской магистрали — придали царским министрам решимость ликвидировать и республику в Красноярске.

Красноярские ж.-д. мастерские после осады их в 1905 году.

С этой целью, как всегда, был применен излюбленный жандармами провокационный прием. Остановив за несколько верст до Красноярска ряд солдатских эшелонов, рвавшихся из Маньчжурии домой, генералы заявили, что дальше их не пускают бастующие красноярские железнодорожники. Разъяренные солдаты, не зная истинного положения дела, решили двинуться на Красноярск походным порядком. 10000 отряд под

командой генерала Радько решил взять Красноярск штурмом. Исполком узнав об этом немедленно сделал все нужное, чтобы разъяснить солдатам действительное положение, но было уже поздно. Солдаты в 30-градусный мороз, разгоряченные выданной в изобилии водкой, вступали уже в Красноярск и стягивали кольцо вокруг железнодорожного района.

На экстренном заседании исполкома было принято 24 декабря решение запереться в мастерских и выдержать осаду. Почти на глазах у солдат, под видом маневровой работы, был введен в мастерские вагон с винтовками. В сборно-паровозный цех собрались на последнее собрание значительное число рабочих, членов их семей и солдат ж.-д. батальона. Меньшевики агитировавшие за «мирное прекращение конфликта», немедленно утекли как только увидели, что дело принимает серьезный оборот.

В самый последний момент в мастерские явилась почти в полном составе женская фельдшерская школа, которая немедленно организовала в осажденных мастерских пункт рабочего красного креста.

Началась осада. Все военные средства генералом Радько были пущены в ход. Били по окнам и воротам из пулеметов и винтовок, ходили в атаку, но дружинники, несмотря на свою малочисленность, дружно отбивали наседавших.

Оставшиеся на воле железнодорожники всячески помогали осажденным. Подводя паровозы к забору, они перекидывали в мастерские хлеб, патроны и др. вещи. Десять ночей озаренные заревом десятков солдатских костров при 30—40 градусном морозе отстаивались железнодорожники от царских палачей, боявшихся итти на открытый штурм мастерских. Наконец подгоняемый генералами 10-тысячный отряд солдат бросился на осажденную кучку революционеров в мастерских. У осажденных продуктов уже не было, многие захворали от истощения и усталости. Вышли и боевые припасы. Поджоги солдатами всех деревянных строений вокруг мастерских довершили дело. 5 января мастерские пали. Неравная борьба прекратилась. Десятки бойцов погибли во время осады, а после осады сотни их пошли на каторгу или были разбросаны по тюрьмам.

Весть о десятидневном героическом сопротивлении красноярских железнодорожников разнеслась по всей магистрали, вызвав повсюду взрыв энтузиазма и восторга перед первыми **зачинателями советской власти в Сибири.** Красноярским железнодорожникам и только им одним по праву принадлежит это славное имя.

Борьба красноярцев 1905 г. явилась событием, ставшим предвестником Великого Октября.

20 октября 1905 г. в Томске.

КОСТЕР ИЗ ЖИВЫХ ЛЮДЕЙ.

(По записям пострадавших и данным архивов).

В истории бурного 1905 г. трудно назвать еще какое либо событие, которое бы так потрясло, так взволновало всю тогдашнюю трудовую Россию, как костер, устроенный черносотенными бандами в Томске из служащих Управления Сибирской железной дороги.

Трупы убитых и обгоревших железнодорожников служащих Правл. Томской ж. д. при погроме 20-х—1905 года. Снимок сделан в городской больнице при свете магния через день после погрома.

17 убитых и заживо сгоревших. 161 раненых—такова официальная статистика этого дикого, исключительного по своей кошмарности, преступления царско-торгашеских правителей тогдашнего Томска.

В глазах жандармов, чиновников, генералов и разного рода торгашей правленцы-железнодорожники давно, еще с 1902 г. приобрели известность как революционеры, как противники «батюшки царя».

Этому способствовало то обстоятельство, что в числе служащих правления было немало товарищей, действительно рево-

люционно настроенных. Так напр. чертежники сл. Тяги во главе с т. Анциферовым служили в то время как бы «агит-пропом» для всего правления ж. д. Всегда у них можно было найти и новые прокламации, и революционную брошюру и статью Ленина в журнале «Искра» и т. д.

Забастовка же 1905 г. окончательно упрочила за правленцами железнодорожниками почетное имя революционеров, сторонников государственного переворота. В действительности, конечно. это было не вполне так, но в глазах всей тогдашней генерало-торгашеской своры Правление ж. д. было «оплотом революции», с которым они давно уже мечтали расправиться по свойски.

Прекращение ж. д. доставки грузов в Томск создали организации «архангела михаила» прекрасную почву для агитации среди мелких торгашей, извозчиков, мясников и грузчиков за устройство кровавой бани железнодорожникам, как главным «крамольникам», лишающим торгашей товара и прибылей. Мысль сожечь живыми участников какого-либо митинга зародилась у черносотенцев еще задолго до правленского костра. Такая же участь грозила, например, митингу учащихся в Бесплатной библиотеке 15 октября. И только благодаря тому обстоятельству, что на этом митинге были дети вице-губернатора, полицмейстера и дети томских купцов, казачья осада библиотеки после 12 часового сиденья была снята.

Сожженные черносотенцами и казаками здания Томского театра (Королева) и Правления Томской ж. д. Вид пожарища в ноябре 1905 г.

Непосредственной причиной трагедии 20 октября 1905 г. послужила организация либеральной городской думой отряда милиции из добровольцев студентов.

Этот отряд был послан для охраны здания Правления ж. д., к которому около часа дня подошла большая толпа погром-

щиков, состоявшая из мясников, мелких торгашей, базарных возчиков и др. В это время в Правлении было несколько сот служащих, явившихся получать жалованье. Когда стало известно о приближении погромщиков и об убийстве ими на Почтамской нескольких служащих и студентов, значительная часть управленцев поспешила во время оставить управление. человек же около 80, особенно нуждавшихся в деньгах и ждавших артельщика, осталось.

В это время осадившая Правление толпа бросилась на отряд милиционеров. Отряд дал залп из револьверов. Толпа бросилась бежать, но в это время, по данному военными властями распоряжению, расположившиеся за оградой собора солдаты открыли огонь по милиции. Отряд забежал во внутрь здания Управления и забаррикадировал вход.

Погромщики ворвались в буфет соседнего с Правлением бывшего Королевского театра и в пивную, находившуюся в нижнем этаже правленского здания. Началось повальное уничтожение всего спиртного.

Уже темнело. В соборе напротив ударили ко всенощной. Промерзшие на 10-градусном морозе погромщики разложили костер. Кто то головешкой расшиб одно из окон нижнего этажа. Запылали бухгалтерские бумаги...

Мысль сожечь живьем крамольников моментально овладела погромщиками. Толпа забесновалась. Из театра тащили стулья, обливали керосином сложенные из них на полу костры.

Скоро весь нижний этаж был в огне. У приехавших пожарных хулиганы порубили топорами все рукава. Огонь начинал охватывать уже второй этаж. 70 человек железнодорожников внутри здания задыхались в дыму.

На соборной колокольне «малиновым благовестом» гудели колокола. Попы и хор пели «Слава в вышних богу».

Видя неминуемую гибель остававшиеся внутри здания каждый по одиночке, маленькими группами, кто как мог, пытались искать спасения.

Выбрасывались из окон во двор. Но здесь их убивали стяжками громилы, или пристреливали из винтовок солдаты. Бросались на крышу, но тут же падали вниз, простреленные десятками летевших из за ограды собора пуль.

Архиерей Макарий широким крестом благословлял «поднявших меч против крамольников». Колокола заливались. Губернатор Азанчевский из окон своего дома любовался в бинокль на живой костер и прыжки расстреливаемых на крыше. Из окон огромного пылающего здания неслись вопли о помощи.

Высшее правленское начальство в лице Начальника дороги Штукенберга, кроме униженных просьб по телефону к погромщику губернатору, ничего не предпринимало для спасения

гибнущих. И только пом. начальника сл. движения Звонков В. Т. сумел уговорить командира полка прислать полроты солдат и вывести из здания сл. движения 29 человек под видом арестованных. Выходившие же из здания правления самостоятельно немедленно убивались толпой.

Части служащих удалось спастись, приняв вид погромщиков. Захватив с собою зеркала и пр. правленские вещи они бесстрашно выскакивали из горевших этажей прямо в толпу, которая радостно гикала, принимая их за своих громил.

К утру 21 октября от огромного здания Управления дороги и расположенного рядом театра Королева остались одни лишь закопченные каменные стены. Среди головешек, листов железа и кирпичей чернели страшными пятнами обуглившиеся трупы.

Октябрьские дни 1905 года на Томске II.

(По воспоминаниям и дневнику т. Голубева).

Начало всеобщей забастовке в октябре 1905 г. в Томске было положено железнодорожниками. Первыми бросили работу тяговики. Выйдя из депо и сняв всех служащих и рабочих на Томске II, железнодорожники отправились в город снимать с работ городских рабочих. Забастовка быстро охватила весь Томск. Стал телеграф, почта, закрылись магазины. Некоторую нерешительность проявили было служащие Правления дороги, но и они после того как в помещениях Правления была организована химическая обструкция—оставили свои конторки и присоединились к общей армии трудящихся.

Никогда в истории Томска ни раньше ни позже не замирала в такой степени жизнь, как в эти памятные дни всеобщей октябрьской забастовки 1905 года. Нормальный ход жизни сразу как бы остановился. Трудящиеся наглядно почувствовали свою силу, свою коллективную мощь и превосходство над царскими чиновниками и генералами.

Бесконечные митинги продолжались целыми днями. Руководителями движения были т.т. Петровский, Богушевский, Зубов, Павлович и др. Господствовало боевое настроение, уверенность в полной победе.

Так продолжалось до половины октября ст. ст., когда на Томске II, как равно и в городе, стали распространяться слухи о готовящемся выступлении против бастующих черной сотни.

19 октября в депо на Томске II состоялся очередной митинг, собравший свыше двух тысяч участников. На митинг пожало-

вало все «начальство», в том числе и жандармский ротмистр Ковалев со своей бандой. Первые речи были предоставлены меньшевикам. Спокойные, как профессорские лекции, речи этих социал-господ призывали рабочих «не нарушать порядка», организованным путем через свой профсоюз добиваться улучшения своего положения. Эти ораторы наводили скуку на собрание. Большим успехом пользовались призывавшие к борьбе с царем и капиталом.

Митинг 19 октября закончился выборами делегатов для поездки на ст. Тайга. Необходимо было восстановить связь с главной линией и осведомиться о положении дел там. Так как паровозы все были охлаждены, то рабочие тяговики, тут же прямо с митинга, отправились в депо, разогрели паровоз, отопили два вагона и немедленно снарядили томских делегатов в Тайгу. На обратном пути делегаты на Томск I были арестованы и отправлены в тюрьму.

20 октября с утра на Томске II ожидали прихода из города черной сотни. Железнодорожники, вооружившись чем попало, ждали прихода незванных гостей. Но скоро стало известно, что черносотенцы направились в центр города к Правлению дороги. Многие железнодорожники, переодевшись оборванцами, пошли в город, где им пришлось быть свидетелями как черносотенцы, при «невмешательстве» властей и с благословения архиерея Макария под защитой солдатских и казацких винтовок, жгли в правленском костре десятки людей.

Как только весть об этой трагедии дошла до Томска II, так все железнодорожники, решили по настоящему сорганизоваться для того, чтобы коллективно дать отпор погромщикам. Было условлено, что погромщиков нужно допустить в самый центр железнодорожного поселка и тут одновременно со всех сторон окружить и ни одного не выпустить.

Два дня громила черная сотня (преимущественно еврейские) лавки и квартиры в Томске, не встречая никакого сопротивления ни со стороны граждан ни, тем более, властей и войск. 22 октября часов в 9 вечера, после разгрома лавок против пересыльной тюрьмы, черносотенная банда направилась громить железнодорожников в поселок при Томск II.

Однако их здесь ждал сюрприз. Озлобленные до последних пределов кровавыми расправами железнодорожники Томска II приготовили губернаторской шпане хороший отпор, который надолго бы отбил охоту у банд появляться в железнодорожном районе. Но спасла бандитов торопливость машиниста. Не дав черносотенцам втянуться в средину поселка, машинист подал тревожный гудок. Железнодорожники-дружинники бросились из своих засад на улицу. Банда, увидя бегущих на них со всех сторон железнодорожников, ринулась на утек. Догнать их

не удалось. Дай машинист гудок минут на пять позже, черносотенцам вернуться домой не удалось бы.

Октябрьские события сплотили железнодорожников Томска II, дали возможность почувствовать свою силу и положили начало фактической организации нашего могучего союза.

Общедорожный съезд в Тайге.

(Ноябрь 1905 г.).

После окончания всеобщей забастовки 1905 года решено было созвать общедорожный союзный делегатский съезд. Для удобства делегатов было решено провести этот съезд на центральной по своему географическому положению станции—Тайга. Среди железнодорожников ст. Тайга в то время, после окончания забастовки господствовало бодрое настроение. Многие из железнодорожников были уверены в том, что теперь после манифеста о свободах и обещаний министерства путей сообщения улучшить положение рабочих — железнодорожникам действительно будет жить лучше. Однако действительность быстро разбила эти мечты и показала, что от своего классового врага царя и капиталиста улучшения жизни рабочему не дождаться.

Делегаты восточных станций от Тайги до Иннокентьевской собрались в Тайгу на съезд по своей инициативе. Делегатов же западных участков вплоть до Челябинска вызвал телеграммой председатель общедорожного сибирского товарищеского суда т. А. А. Качальский.

Работам съезда ни жандармерия, ни железнодорожное начальство не мешало. Начальник дороги инженер Штукенберг принимал в прениях живое участие. Но это продолжалось только первые дни. Затем начались осложнения. Председатель съезда т. Шишковский не соглашаясь с мнениями н-ка дороги несколько раз лишил его слова. Штукенберг «вломился в амбицию» и уехал со съезда, отказавшись обсудить вопросы о возможности проведения в жизнь постановления съезда.

Этот отъезд, а также поступившие к концу съезда телеграммы о репрессиях на ж. д. Европейской России показали, что о полной победе рабочих думать еще очень рано, что впереди предстоит еще не мало новых битв и борьбы.

Жандармерия, как этого и надо было ожидать, взяла всех участников общедорожного сибирского съезда на строгий учет. И как только появился на сибирской магистрали генерал Закомельский со своими карателями, так тайгинские жандармы немедленно предъявили свои списочки «неблагонадежных» кому

следует. В результате—порки, аресты участников стачки и высылка на озеро Чаны в село Юдино 12 членов дорожного съезда. Среди них были: из Тайги Вышинский, Фальков и Качальский, из Боготола Стабровский и Трубачев, из Канска Петров, Райер, Баиманов и др.

Что обсуждал ноябрьский ж.-д. съезд 1905 г. в Тайге и Томске.

Созванный явочным порядком съезд сибирских железнодорожников в Тайге поставил на обсуждение десятки вопросов улучшения рабочего быта, выдвинутых октябрьской борьбой, но разрешить эти вопросы в то время пролетариат был еще не в силах. Осуществлены они были лишь после победоносного второго октября — октября 1917 года.

Съезд собрался в ноябре 1905 г. Сразу же выплыл вопрос о закреплении восьмичасового рабочего дня, фактически уже проведенного на всех крупных ж.-д. станциях и депо Сибири.

На повестку дня кроме этого основного вопроса поставили также вопросы о полной отмене сверхурочных работ, об уравнении женщин в правах по службе и по окладу с мужчинами, об отмене ограничений в приеме на ж.-д. службу по вероисповеданию и национальностям, об отмене детского труда, об устройстве ясель, об освобождении рожениц от 4 до 6 недель, о полной отмене штрафов. По всем этим вопросам съездом были выработаны требования, согласовать которые с администрацией съезду, однако, не удалось. Вместо того, чтобы довести о своих разногласиях до ж.-д. масс съезд пошел на компромисс.

Перекочевав из Тайги в Томск, вслед за обидившимся на «непочтительных» делегатов начальником дороги инж. Штукенбергом, съезд согласился пойти на уступки разобиженному начальству. Было принято предложение, согласно которому по всем пунктам требований Правлением будут даны ответы и в таком виде резолюции съезда управление дороги разошлет по линии для сведения служащих.

Этим соглашательским постановлением съезд показал себя неспособным стать во главе масс и продолжать революционную борьбу. Разрозненные, предоставленные самим себе отдельные депо и станции хотя и продолжали еще эту борьбу, но общее соотношение борющихся сил в стране после подавления Московского вооруженного восстания складывалось уже не в пользу рабочих. Волна 1905 г. начинала медленно спадать. Генеральная репетиция великого октября уже заканчивалась.

1905 год на ст. Зима.

(По воспоминаниям т. Патрушева).

Еще задолго до всеобщей железнодорожной забастовки 1905 г. железнодорожники ст. Зима говорили между собою о преступности затеянной царем авантюры на Д. Востоке, о ненужности для народа шедшей тогда русско-японской войны. Призыв стачечного комитета о забастовке немедленно нашел отклик среди зиминцев. Все пассажирские поезда, находившиеся на участке, были приведены в Зиму, а товарные оставлены на тех станциях, где застало их прекращение движения. Охрана грузов была поручена членам нашего союза. Это поручение с честью всеми выполнялось вплоть до окончания забастовки.

Как только забастовка была объявлена, начались митинги, привлекавшие весь наличный состав железнодорожников. На этих митингах кроме подпольщиков всегда выступало немало рядовых рабочих, призывавших бороться против угнетения рабочего капиталистами, за повышение зарплаты, за свободу организовывать профсоюзы. Особенной известностью из митинговых ораторов пользовался тов. Феоктист Березовский, бывший в то время начальником соседнего с Зимой разъезда Шертик. В половине октября в Зиму прибыл отряд солдат будто бы для охраны застрявших в пути грузов. Но вместо охраны составов с грузами солдаты почему то были размещены в депо.

Через несколько дней после прихода солдат в помещении кузницы, рядом с депо, был организован митинг. На митинг явился жандармский ротмистр, собиравшийся воспользоваться случаем и арестовать всю революционную рабочую голову. Во время митинга какой то пьяный слесарь начал стучать из кузницы в ворота депо. Находившиеся за воротами солдаты, решив, что рабочие ломятся силой в помещение депо, дали в ворота залп. В результате трое убитых и несколько раненых.

Через день убитых хоронили. С красными знаменами, с пением революционных песен весь коллектив зиминских железнодорожников проводил до могилы погибших на митинге товарищей. Подписные листы дали значительную сумму денег для семей убитых. Все поголовно внесли в подписные листы свои имена.

Жандармы были объявлены под бойкотом.

К этому же времени относится один случай, чрезвычайно характерный для оценки благодушного отношения рабочих к своим врагам.

Мимо ст. Зима проезжал известный своими зверствами Нижнеудинский жандармский ротмистр Рудаков. Узнав о его проезде зиминские рабочие послали к нему трех товарищей с требованием, чтобы он вышел к ним на платформу. Жандарм

струсил и заявил, что готов отдать оружие, но только военному. Привели к нему какого то офицера из пассажиров. Рудаков вручил ему свою шашку и «наган», упросив рабочих не трогать его. Зиминцы удовлетворились выдачей оружия, повесив последнее, как трофей, на стенах местной школы. Через два месяца этот жандарм жестоко отомстил зиминцам за «нанесенное ему оскорбление в поезде». Десятки рабочих ст. Зима были схвачены по его указанию карателями из поездов Меллера-Закомельского и отправлены в каторжный централ в с. Александровское.

Жестоко расправился Закомельский с зиминскими телеграфистами, за то, что те отказались передать по аппарату его распоряжения. Вся смена телеграфистов была разложена солдатами на полу телеграфа и выпорота нагайками. В числе выпоротых было и несколько женщин.

Памятен зиминцам еще эпизод с проездом через ст. Зиму осужденных на каторгу Марии Спиридоновой, и ее подруг Школьник и Фиалка. Начальство старалось провести их так, чтобы железнодорожники не знали.

Вагон с арестованными отправили из Зимы не с поездом, как всегда, а с маневровым паровозом на разъезд Шертик. Узнав об этом тяговики немедленно организовали поездку на Шертик, пропели там революционные песни, беседовали с арестованными, предлагая их освободить. Но Спиридонова и ее подруги отказались заявляя, что свобода все равно близка.

За эту поездку было арестовано потом много зиминцев, часть их попала так же в Александровский централ, а еще больше было уволено со службы без права поступления.

Каратель генерал Меллер-Закомельский на ст. Канск-Енисейский.

(По запискам В. В. Скрылева).

Движенцы ст. Канск-Енис. в октябре 1905 г. встречали прибывающие с запада поезда с исключительным интересом. Почти каждый поезд приносил канцам волнующие известия о забастовках, восстаниях в центре. В газетах эти известия большей частью не появлялись. В половине октября (ст. ст.) телеграфисты сообщили, что ими принята телеграмма с призывом немедленно объявить забастовку и приостановить всякое движение поездов.

Из поступивших телеграмм канцы узнали, что в Томске и Красноярске организованы стачечные комитеты. Устроили и канцы собрание в кондукторских комнатах, выставив стражу

для того, чтобы предупредить о приходе жандармов. Выдвинутые рабочими требования касались главным образом повышения зарплаты, восьмичасового рабочего дня, свободы организации профессионального союза и др. Жандармы струсили и нигде во время забастовки не показывались.

После получения манифеста 17 октября движение начало восстанавливаться, хотя и с большим трудом. За это время дежурным по станциям пришлось много выстрадать от проезжавших эшелонов запасных, несчитавшихся ни с какими ж.-д. правилами. Под угрозой их винтовок дежурным приходилось нередко отцеплять паровозы от пассажирских поездов, пускать воинские эшелоны на занятый уже путь и т. д.

С соседних станций в Канск жандармерия привозила много арестованных железнодорожников. Канская тюрьма была переполнена арестованными движенцами, тяговиками и путейцами со ст. Иланская. Тулун и др. 12 января из Иланской в Канск пришел рабочий поезд, с которым прибыло около двухсот иланских тяговиков, приехавших на выручку арестованных и отвезенных в Канск товарищей. С красными знаменами они прошли в общественное собрание и потребовали от явившегося туда полковника Борисова освобождения арестованных. Борисов отправил при них телеграмму в Омск с изложением требований рабочих. Удовлетворившись посылкой этой телеграммы иланцы отправились обратно, совершенно не подозревая о готовящейся для них расправе. Не прошло и полуторых часов после их отъезда, как на ст. Канск-Енис. прибыло два поезда с карательной экспедицией Меллер-Закомельского. О том, что эта экспедиция двигается к ним, канские железнодорожники слышали и раньше, но особого значения ей не придавали.

Однако в первые же минуты прибытия двух поездов Закомельского стало ясно, что для этих с нахальными рожами офицеров в черненных полушубках пролить кровь рабочих— пустяковое дело.

Один из иланских тяговиков, бывший в служебной командировке в Канске, узнав о прибытии какого-то поезда, решил с ним доехать до Иланской. Но вместо Иланской он отправился на тот свет. Офицера Меллер-Закомельского, зная о приезде иланских рабочих, решили, что этот товарищ один из делегатов. Немедленно захватили его с собою в вагон. После рабочего этого ни в Канске, ни в Иланской не видели. По всем данным он был пристрелен меллеровцами и сброшен с поезда.

Расправа в Иланской. В то время как поезд Меллер-Закомельского стоял в Канске, возвратившиеся из поездки в Канск рабочие организовали в Иланском депо митинг, не подозревая близости карательной

экспедиции. Когда поезд Закомельского прибыл в Иланскую митинг в депо все еще продолжался. Мастерские немедленно были окружены солдатами Семеновского полка. Всем находившимся внутри депо приказано было выходить наружу. Но в эту минуту кто-то из тяговиков разбил водомерное стекло в паровозе. Шум от вырвавшегося пара и полная темнота внутри напугали солдат. Они быстро отступили от дверей мастерских. Воспользовавшись этим участники митинга стали разбегаться. Семеновцы открыли по ним стрельбу. Свыше 50 человек железнодорожников и членов их семей было убито и ранено.

Утром 14 января 1906 г. несколько вагонов переполненных ранеными были отправлены из Иланской в Красноярскую больницу. Местный Иланский приемный покой был уже переполнен.

Впоследствии выяснилось, что каратели знали о поездке рабочих из Иланской в Канск и торопились захватить иланских делегатов в Канске и тут же на месте расстрелять всех.

1905 г. на ст. Нижнеудинск.

(По воспоминаниям т.т. Шишова и Одегова).

Всероссийская железнодорожная забастовка 1905 г. на ст. Нижнеудинск отмечена гибелью и ранениями 69 железнодорожников.

События, как и повсюду, назревали чрезвычайно быстро 15 октября ст. ст. было созвано экстренное собрание подпольщиков, работавших тогда под руководством двух товарищей Трусова и Байкалова. Все участники собрания были разбиты на группы: организационную, производственную и революционной охраны, т. к. ожидалось выступление черной сотни. 17 октября утром по свистку рабочие, как всегда, явились на места работ. Выбранный накануне стачечный комитет, в который вошли машинисты Бердовский и Каменский, телеграфист Ходов, кондуктор Одегов и от рабочих депо—т. Костюн, сделал распоряжение организационной группе снять немедленно с работы всех товарищей и разъяснить им значение и смысл забастовки. В депо в это утро уже никто не работал. Человек около 400 пошли снимать оставшиеся на работе группы служащих и рабочих. Жандармский ротмистр Рудаков пытался было загородить им дорогу, но поставленные им солдаты, видя перед собой несколько сот железнодорожников, опустили свои винтовки и пропустили всех.

Производственная группа тушила все находившиеся на станции и в депо паровозы, спускала воду из котлов, разбирала дышла. Забастовка началась дружно.

Гор. Нижнеудинск. Похороны т.т. железнодорожников, расстрелянных царскими генералами в 1905 году.

На протяжение были отправлены телеграммы, предлагавшие прогнать составы поездов до Нижнеудинска с тем, чтобы кондукторские и паровозные бригады имели возможность принять участие в забастовке.

Утром 18 октября в железнодорожном собрании состоялся митинг, на котором было постановлено итти к тюрьме и освободить политических заключенных. Стройными рядами двинулись к берегу реки Уды, за которой находилась тюрьма. Переправившись на пароме, железнодорожники послали вперед делегацию для переговоров с начальником тюрьмы. Последний согласился добровольно освободить политических, так как к этому времени в городе был уже получен манифест «17 октября». Когда демонстранты подходили к тюрьме освобожденные со слезами радости на глазах уже встречали освободивший их пролетариат.

Эта удача, а также известие о том, что местная Нижнеудинская воинская команда отказалась выступать против стачечников подняли настроение рабочих на большую высоту. Повсюду виднелись группы рабочих и их жен оживленно обсуждавших события дня.

Жандармский ротмистр Рудаков и его «подручные» начальник станции Лошко и начальники участков тяги и пути Марцинкевич и Садко бросились к эшелонам бывших каторжан сахалинцев, давно уже стоявшим на станции в ожидании отправки. Воспользовавшись недовольством б. каторжан Рудаков, Лошко и Марцинкевич уговаривали их выступить против стачечников железнодорожников. Но эти переговоры стали немедленно известны стачечному комитету. Вызвав представителей сахалинцев к начальнику станции комитет разъяснил причину забастовки и предложил сахалинцам немедленно потребовать у начальника станции полагающиеся, согласно приказа, продовольственные деньги. Узнав истинную причину задержки сахалинцы наотрез отказались что либо предпринимать против стачечников.

Тогда Рудаков и Марцинкевич поехали на ст. Тулун за 110 верст от Нижнеудинска, где в те дни стояли эшелоны с запасными солдатами, возвращавшимися с Японской войны по домам. Пустившись и здесь на провокацию Рудаков и Марцинкевич уговорили запасных отправиться в Нижнеудинск походным порядком с тем, чтобы захватить врасплох Нижнеудинских стачечников. По дороге полуголодным запасным выдали для храбрости по кружке водки.

Около 12 часов дня на митинг, происходивший в стенах ж.-д. собрания прибежал товарищ из охраны и сообщил, что по направлению к клубу двигаются какие то многочисленные цепи солдат, бегущих в перебежку и окружающих клуб со всех сторон. Не успел он закончить своего сообщения как все бывшие в клубе бросились к дверям. Образовалась давка. В этот момент раздался залп из винтовок.

Тов. Малиновский, стоявший на сцене и уговаривавший ломившихся в двери не калечить себя и других, упал обливаясь кровью. Стоявший недалеко от него т. Чичиров также упал раненый в бок. Тов. Филиппинскому пуля попала прямо в лицо.

Озверевшие от выстрелов и криков раненых бородачи солдаты кидались с примкнутыми штыками на каждого выходящего из здания. Мальчик Дунаев токарный ученик, выбежав вместе с другими из клуба, бросился по направлению к дому. Его увидел стоящий на дороге запасной с крестом на шапке «За веру царя и отечество». Бросившись за Дунаевым он догнал и со всего размаха ударил его штыком под правую лопатку. Мальчик со стоном упал на дорогу.

22 человека были убито наповал и 47 человек ранено. Рудаков, Лошко, Марцинкевич и Садко могли быть довольны. Кровь рабочих пролилась. Власть жандармов была спасена. Забастовщики усмирены.

Через несколько дней происходили похороны. Несмотря на угрозы черносотенцев разгромить процессию на похороны собралось огромная толпа железнодорожников и жителей города. Храбрившиеся вначале черносотенцы, увидя грандиозную похоронную процессию, присмирели и только кое-где из-за заборов раздавались их крики: «Мало вас били забастовщиков. Вам батюшку царя не надо» и т. д. Но и эти крикуны быстро исчезли при приближении огромной траурной процессии.

При осмотре здания было обнаружено, что огромное количество пуль было направлено в окна, а так как окна от пола находились высоко, то при обстреле в самом здании пострадало немного. Большая часть погибших были убиты уже вне здания. Октябрьские события лучше сотен агитаторов показали самым отсталым что надо делать для того, чтобы добиться лучшей доли для рабочего класса. На могиле убитого солдатом мальчика Дунаева было помещено стихотворение, составленное одним из местных рабочих железнодорожников. Стих этот заканчивается следующими словами: «Кто виноват в несчастных жертвах: то Марцинкевич и Лошко. Пусть имя их презренно будет на век оставшимся в живых».

Томские железнодорожники в Александровском каторжном централе.

(По воспоминаниям кондуктора т. П. Одегова о 1905—1906 г.г.)

Разгром первой всеобщей железнодорожной забастовки на Сиб. ж. д. принес с собою не одну сотню невольных гостей в знаменитый Александровский каторжный централ.

После подавления Красноярского вооруженного восстания поезд Меллера-Закомельского производил поголовные аресты всех замеченных в революционных выступлениях железнодорожников. Не было ни одной станции, где бы не производились эти аресты. Большая часть арестованных засаживались в теплушки и отправлялись на ст. Тельма. Отсюда на лошадях под сильным конвоем арестованных железнодорожников направляли в находящийся за рекой Ангарой в 70 верст. от Иркутска Александровский централ.

В январе—феврале 1906 г. там скопилось несколько сот участников железнодорожной забастовки. Из одного Иркутска была пригнана партия арестованных в 150 человек. В числе арестованных были подростки от 14 лет и много женщин. Казенный продовольственный паек расценивался всего в 8 копеек. Решили готовить себе стол своими средствами. Зажили коммуной. Выбрали старосту. Из 8 камер отведенных под «полити-

ков», как звали нас уголовные, одну камеру отдали специально под кухню. Время даром не проходило. Организовали школы для всех желающих. Изучали программы партий, знакомились с художественной литературой. Устраивали своими силами концерты. Постоянно шли дискуссии по самым разнообразным вопросам. Для малоподготовленных и мало развитых железнодорожников время пребывания в Александровском централе стало своего рода школой, которая значительно расширила их как политический, так обще-культурный горизонт.

Особыми строгостями тюремное начальство тогда себя не проявляло. Хоть и ездил по Сибирской магистрали поезд Меллера-Закомельского, но год был все еще 1906-й. Волнения среди рабочих все еще вспыхивали то там, то тут. Тюремное начальство определенно побаивалось «политиков» и не желало раздражать их. Свидания с родственниками разрешались один раз в неделю через решетку, в присутствии надзирателей. Месяца через три после прибытия первых партий железнодорожников в централ, стали допрашивать, а потом и выпускать на свободу, сначала учащуюся молодежь. Большинство из них попали под арест совершенно случайно, «за кампанию» и часто никакого отношения к революционному движению не имели. Пробыв же три месяца в Александровском централе они уходили отсюда убежденными и подготовленными к практической работе революционерами.

Нас железнодорожников с восточных станций в централе было 53 человека. Из этого числа к судебной ответственности было привлечено всего 35, а остальных выпустили на свободу под залоги от 100 до 5000 рублей, не предъявив никакого обвинения.

Выйдя из тюрьмы некоторые из железнодорожников были вновь приняты на службу на маленькие станции и отданы под надзор полиции.

Профсоюзные организации были разгромлены повсюду и ожили они вновь лишь в 1917 году.

За что?

(Рассказ железнодорожника о расстреле пом. машиниста на Томской ж. д. Вани Корпиенко в 1906 г. карателями генерала Меллер-Закомельского).

Время было тревожное. По линии шли слухи, что на такой-то станции ни за что ни про что меллеровцы выпороли телеграфиста пожилого человека, отца семейства. Телеграфист не вынес позора—на утро повесился. В другом месте, у тендера загорелась букса. Каратели обвинили машиниста, повели

в лес расстреливать. Машинисту удалось убежать из под расстрела. Теперь неизвестно, где он и т. п.

Проезжавшие с поездами кондуктора и машинисты с тревогой сообщали: «едут—везут пулеметы, пушки, плети. Порки за каждый пустяк даже за дерзкий взгляд. Обыскивают, отнимают оружие, а попутно берут и ценные вещи».

Все железнодорожники ходили хмурые, озабоченные. у каждого думка: что-то нас ожидает.

Всего несколько недель назад ликовали, устраивали митинги, собрания, говорили горячие речи, собирались строить жизнь по новому, где бы не было ни бедных, ни богатых, ни угнетателей, ни угнетаемых. А теперь! Надвигается что-то гнетущее, жестокое, безсмысленное. Больше всего пугала и изводила неизвестность: когда приедут, что будут требовать, к чему будут придираться. Скорей-бы, черт их проносил.

Появились они неожиданно. Как-то под вечерок у семафора со стороны Челябинска остановился, несмотря на свободный путь, длинный, тяжелый поезд из пассажирских вагонов.

С поезда сошло три-четыре десятка людей с винтовками и пулеметами на санках. Разойдясь редким широким строем, тихо шли к станции. За ними тронулся поезд. Быстро, как молния разнеслась по депо и станции весть: «Прибыл поезд Меллер-Закомельского». Через 15 минут прибыл второй такой-же состав вагонов.

На станции у входов в вагоны с примкнутыми штыками по одному-два гвардейца, казака или жандарма, охранявшие поезд. Вдоль поезда в черных борчатках с погонами на плечах важно расхаживали офицера с нахальными рожами.

Храбрые усмирители беззащитного населения работу свою на станции проделали быстро и аккуратно. От поезда в поселок и к железнодорожным домам курсировала небольшая рогожная кошевочка, доставлявшая в поезд то ворох охотничьих ружей, то испуганного служащего-железнодорожника, то запыленного и закопченного рабочего. Вот кошевка привезла ворох оружия. Подходит офицер, выбирает прекрасную английскую двухстволку и заявляет: «это я себе возьму».

Привезенного в кошевке железнодорожника выводят из вагона под руки два усмирителя, сдают его, обессилевшего от порки, побледневшего как полотно, местному жандарму со словами: «проводи его домой, он чего-то заболел».

Токаря, что привезли в кошевке, не выпускают и повезут дальше. «Не успели разобрать его дело». Мы знали, что это значит.

В списках депо значился и. д. помощника машиниста Иван Васильевич Корпиенко. Товарищи его звали просто Ваня Корпиенко. Ему только что исполнилось 18 лет. В депо

начал работать со слесарных учеников. Любили его в депо за ласковый, веселый нрав.

Ваня недавно был назначен помощником машиниста. Делал всего пятую или шестую поездку. Машину да и профиль пути еще не вполне изучил.

Но машинист у него был опытный, старый работник. Путь знал, как свои пять пальцев. Знал все слабости и капризы машины—до малейших подробностей.

И вот этому Ване Корниенко пришлось ехать с поездом карателей.

Влезая на паровоз и ставя свой ящик на полку, машинист говорил Ване: «ну парень, держи ухо востро: прицепляют нас к Меллер-Закомельскому. Пойдем двойной тягой, мы—передом, а Дьяконов—вторым. Все в порядке? Инжектора качают»?

«Нет правый не качает. Монтер говорит, что не успели протереть крана».

Машинист попробовал правый инжектор, убедился что не работает, пошел к дежурному по депо с отказом от выезда из депо.

Но скоро возвратился вновь на паровоз «Ничего не поделаешь, говорит он Ване, придется ехать с одним левым инжектором. Дежурный по депо убедительно просит ехать, боится неприятностей с этими дьяволами и говорит, что больше нет исправных паровозов. Я уж отметил в книге нарядов, что поехал с одним неисправным инжектором, что ответственность за случайности по питанию котла на себя не беру. Придется тебе Ваня следить за инжектором, как за правым глазом,--не заморозь рукава».

На задний паровоз к Дьяконову поставили телефон и казака для разговоров с поездом на ходу, на передний—двух рослых гвардейцев, чувствовавших себя навеселе и все время прикладывавшихся к «живительной влаге».

Отправление произошло обычным порядком. Первые четыре пять верст путь был ровный, но затем шел верст на 9—10 трудный подъем с уклонами. Здесь все время приходилось постепенно набрасывать полную топку угля. За первым разъездом, который дал «на проход», начинался, длиною в 6—7 верст крутой уклон. На этом уклоне обычно машина заряжалась для нового трудного подъема, который начинался в 7—8 верстах до станции и кончался у входных стрелок. Участок был горный. В начале уклона обычно «прорезывалась» топка, т. е. спускался из полной топки в поддувало шлак, потом набрасывался ровный слой угля, разводилась в топке большая температура, поднималось давление в котле, пускался в ход инжектор, который, доставляя в котел холодную воду, понижал давление пара в котле.

На протяжении 6—7 верст уклона, на полном ходу поезда Ване нужно было успеть «прорезать топку», а затем накачать полный котел воды, так как на подъеме воды расходуется много. Ее должно было хватить, иначе неизбежна остановка поезда.

За минуту—за две перед накачкой воды нагревание паром рукава инжектора обычно прекращалось, открывался клапан. Пар направлялся наружу, ибо теплую перегретую воду инжектор не присасывал и не нагнетал в котел. Но прекратить нагревание рукава минутой раньше нельзя было, ибо в мороз на ходу рукав замерзал моментально—и образовавшийся в рукаве ствол льда не пропускал воду из тендера. Уклон в 6—7 верст поезд проходил в течении 10 минут. Присутствие на паровозе грозных пьяных наблюдателей солдат нервировало Ваню, а создаваемая ими толкотня в тесной паровозной будке, мешала работе. Когда поезд перевалил на уклон и машинист под грохот поезда крикнул «прорежь» Ваня, вместо того, чтобы приступить к очистке топки, открыл клапан инжектора и тем прекратил прогревание рукава, а потом приступил к очистке топки от шлака и заправке ее углем. Когда же пришел момент подачи воды в котел, было поздно: рукав замерз и вода не могла уже проникнуть из тендера в котел.

Все выяснилось и обнаружилось в несколько секунд. Убедившись в том, что Ваня не может накачать воду, машинист крикнул «что ты наделал, теперь придется останавливаться»!

Давление в котле увеличивалось. Предохранительный клапан гремел.

Машинист дал сигнал остановки.

Подвыпившие гвардейцы, с самого начала обратившие внимание на нервное поведение Вани Корпиенко и машиниста заорали: «на каком основании остановка! не сметь останавливаться»!

«Не могу», говорит машинист, «сожжем машину: в котле нет воды».

«А почему нет воды».

«Не работает инжектор».

«А почему не работает». «Замерзен рукав». «Почему»? «Проморгали». «А, проморгали, ну так будет вам на калачи».

Нервное напряжение и слухи о расправах с железнодорожниками без всякого повода и последняя угроза карателей так подействовали на впечатлительного Корпиенко, что, когда поезд убавил ход перед остановкой, он соскочил с паровоза и бросился бежать в лес, в сторону от полотна дороги.

«Куда»!—угрожающе крикнул ему один из солдат. Но Ваня продолжал свой бег. Кричавший гвардеец вскинул винтовку, прицелился и выстрелил.

Промах...

Фигура Корпиенко появилась около сосен. Гвардеец приложился к винтовке второй раз. Расстояние до Корпиенко от паровоза было не больше 40—50 саж. Вот, вот фигура Вани должна была скрыться среди сплошного леса громадных сосен, но гвардеец выстрелил. Корпиенко как-бы на минуту задержался, наклонил голову, наклонился весь вперед и упал...

Гвардейцы бросились с паровоза. В поезде все всполошилось. К Корпиенко направились помощник машиниста и кочегар с заднего паровоза и кондуктора. Подошли гвардейцы, казаки и жандармы. Ваня лежал, уткнувшись лицом в снег, вытянувши ноги. Руки были подогнуты, как будто он на них собирался положить голову, чтобы удобнее лечь. Около шеи сочилась кровь, протаявшая себе ход и скрывавшаяся в снегу. Пуля пробила шею, смерть наступила моментально.

Когда перевернули Корпиенко навзничь, он был еще теплый. Полуоткрытые глаза выражали скорбное недоумение. Они как будто спрашивали: «За что отняли у меня вы жизнь»?

Помощник машиниста заднего паровоза закрыл ему глаза. «Надо взять его на паровоз и сдать на станции», проговорил он. «Это без тебя сделают, отправляйся, брат, к своему делу», ответила подошедшая борчатка. Помощник машиниста заскрежетал зубами и пошел к паровозу. Разошлись и остальные.

Через пять минут рукав оттаяли, устранили все неисправности, поезд пошел тем-же порядком.

«Мерзавцы, эта кровь вам отольется», «эта кровь вам отольется» тихо шептал машинист, когда поезд тронулся.

Ваня остался в снегу у сосен...

Юрга.

У.

Первомайская забастовка 1909 г. в Тайге.

(По воспоминаниям т. Сивукова).

Впервые мне пришлось познакомиться с Тайгой в 1907 г. В те годы профсоюз ж.-д. в Тайге пользовался уже большими правами, вырванными им у администрации. Так напр. увольнение и прием рабочих на ж. д. проходил только при условии согласования с союзом. Велась, хотя и подпольно, революционная работа. Из постоянных и видных революционных работников того времени помню т.т. Виктора Рогалис, Сурганта, Лисина, Иванова, Волкова Павла. Работу приходилось вести осторожно, т. к. жандармов было много, а в таком небольшом

поселке, как тогдашняя Тайга, все рабочие были на виду и на учете. Но все же удавалось проводить в лесу массовки, распространять революционную литературу.

1 мая 1909 г. группа подпольщиков решила попытаться провести первомайскую забастовку в депо. Постановили организовать в проходах заставы и уговорить рабочих вернуться домой. Сначала все шло хорошо. До 12 часов дня никого в депо не было. Но жандармы решили застращать стариков. Произведя обход домов жандармы добились того, что старики рабочие решили пойти на работу. Заняв все проходы жандармы согнали стариков в депо и заставили их взять инструменты. Забастовка была сорвана, но нужное настроение у рабочих создать все же удалось.

1917 год на Томской ж. д.

Первые общественные организации в Тайге в 1917 году.

(По воспоминаниям т. Гончарок).

Зима 1916—17 г. для тайгинских железнодорожников выдалась особенно трудной. Трехлетняя война давала себя знать. Благодаря усиленным воинским перевозкам подвижной состав приходил в негодность. Ремонтировать его не успевали. Жандармы же считали всякую задержку и неисправность в продвижении поездов проявлением революционных настроений. Репрессии сыпались, как из рога изобилия. Понятно поэтому, что как только весть о февральском перевороте в Петрограде дошла до Тайги, железнодорожники, в особенности поездные бригады, почувствовали, что с них как бы свалился огромный камень. Первые дни после революции ст. Тайге трудно было отправлять поезда. То не было кондукторов, то не хватало механика или кочегара.

С целью наладить правильную явку на работу по инициативе инж. Турчинского был организован товарищеский суд, куда вошли по одному представителю от каждого цеха. По времени возникновения это была первая послефевральская общественная организация на ст. Тайга.

Вскоре после этого суда возник комитет общественного порядка. В этот комитет вошли главным образом цензовики, т. е. местные торгаши, попы, высшая техническая интеллигенция и пр. Председателем комитета первое время был какой то капитан, комендант станции.

В половине марта образовался Тайгинский совет рабочих и солдатских депутатов. Несмотря на то, что состав его сначала был крайне разношерстным, совет с первых же дней своего существования повел организационную работу. Провел выборы на дорожный делегатский съезд, организовал милицию и т. п. Председателем совета в первые дни был пом. н-ка сл. пути Пивоваров, затем его сменил правый эс-эр Кротов.

Союзная работа по секциям, существовавшая в то время, приносила мало толку. Каждая секция пыталась вести свою работу обособленно, не считаясь с интересами других производственных групп.

Председателем участкового комитета в Тайге в то время состоял счетовод Крылов. Авторитета среди рабочих ж.-д. масс

он не имел. Пользуясь раздробленностью рабочих он делал все по своему. Непонравившиеся ему почему либо распоряжения центральных органов он прятал под сукно. Так напр. им была скрыта телеграмма с вызовом представителей от Тайги на московский съезд смазчиков и осмотрщиков вагонов, Крылов уничтожил постановление о пересмотре ставок зарплаты и т. д. Дело дошло до того. что смазчики и осмотрщики вынуждены были созвать помимо участкового комитета нелегальный съезд в Красноярске, который и состоялся, вызвав живейший к себе интерес со стороны этой многочисленной группы железнодорожников.

Как были встречены в Тайге первые вести об Октябре.

(По воспоминаниям т. И. Галуза).

Весть об Октябрьской Революции рабочими массами Тайги была встречена в ноябре 1917 года с неопределенным настроением. Объяснялось это тем, что в Тайге была чрезвычайно сильная организация социалистов-революционеров, которая постаралась сделать все, чтобы настроить рабочих на свой лад.

Работе соц.-рев. помогал и совет рабочих депутатов, состоявший в то время также почти целиком из представителей соглашательских групп. Председателем совета был правый эс-эр Кротов. Опорой большевиков в то время был только железнодорожный участковый комитет. Председателем его тогда был. т. М. А. Житков.

Первые два месяца после Октябрьской Революции в Тайге проходили весьма бурно. В депо еженедельно созывались митинги, на которых соц.-револ. и меньшевики всеми силами пытались сохранить свое, начинавшее уже падать влияние на рабочие массы. Группа большевиков, несмотря на свою малочисленность, приобретала среди рабочих все большую популярность. На митинги в Тайгу приезжали из Томска сильные работники большевики, которые доставляли немало огорчений тайгинским эс-эрам

Из местных тайгинских рабочих, стоявших на стороне большевиков, на этих митингах выступали т. Савинов В. И. и Волков Павел—слесаря. Ефименко Мортирий, Дерелло—слесарь, Галуза Иван—осмотрщик вагонов, Паньков Кирилл—машинист, Цельман—слесарь. Данилов Д. пом. маш., Аникеев—пом. маш., Исленьтьев—конт., Житков Мих.—машинист., Замакин—кочегар, Гибин—конт., Нотылицын Петр, Суворов, рабоч. ваг. сарая. Самаркин—слесарь и еще небольшая группа фронтовиков. Эти товарищи выдерживали на себе весь натиск

эс-эровщины в Тайге. Многие из них потом или погибли, как В. И. Савинов, или, как т.т. Ефименко, Волков, Житков, Суворов и др. испытали все «прелести» тюрем и нагаек Колчака.

Особенно большую бузу подняли эс-эры в Тайге после разгона учредительного собрания в январе 1918 года. Представители эс-эров явились тогда в участковый комитет ж. д. и угрожая револьверами потребовали от комитета немедленного созыва общего рабочего собрания. Но несмотря на угрозы добиться созыва этого собрания эс-эрам от комитета не удалось. Тогда они объявили о созыве общегородского собрания в большой (№ 19) ж. д. школе. На это собрание явились все с.-р., офицеры, тайгинские домовладельцы и пр. Пришла и часть рабочих. С докладом о разгоне выступал эс-эр Михайлов. Он плакался на произвол, на нарушения народных прав и проч. Цензовики одобрительно мычали, но высказываться определенно боялись. Деповские же рабочие в ответ на призыв Михайлова заявили «в Петрограде выгнали вас из учредительного собрания, а мы здесь выгоним вас из Тайги»! Поднялся шум. Цензовики струхнули и бросились на утек.

Боевая дружина эс-эров стала выгонять крикливших рабочих из школы. В зале осталось не больше 100 человек. Тогда эс-эры поставили на голосование резолюцию протеста. Поднялись руки цензовиков. Резолюция была «принята». Надпись на ней, сделанная рукою эс-эра Кротова гласила: «от имени 12000 населения города Тайги и т. д.».

Чехо-словацкий переворот в Тайге.

(По воспоминаниям т. И. Галуза).

Первое мая 1918 г. прошло в Тайге особенно оживленно. Весь день Тайга провела на митингах, слушая ораторов. Преобладали эс-эры. Расписывая преимущества эс-эровской демократии перед диктатурой большевиков, эс-эры в то же время во всю старались заполучить на свою сторону офицеров и солдат, стоявших в Тайге двух эшелонов чешских войск.

После первого мая стало заметно, что эс-эры готовятся к каким-то событиям. Они стали вызывающе вести себя по отношению ко всем рабочим большевистским организациям.

Первые известия о выступлении чехов получены были в Тайге 16 мая. В тот же день участковый комитет железнодорожников настоял на том, чтобы эшелоны чехов были немедленно отправлены из Тайги дальше. В этот же день прибыл из Томска отряд красной гвардии под командованием т. Александрова. Разведка красногвардейцев отправилась по направ-

лению к раз. Хопкино, В это-же время в Тайгу прибыли представители Дорожного комитета союза с целью выяснить настроения тайгинских железнодорожников. Собрание состоялось на среднем ремонте. Выступления эс-эров из депо показали, что значительная часть рабочих находится под влиянием этой партии. Когда красная гвардия решила устроить броневой поезд, то долгое время не удавалось найти мешков, песку и т. д. Механики наотрез отказывались вести поезд на линию и т. д.

Эс-эры организовали «комитет спасения Тайги от военных действий». Наш участковый комитет первоначально наотрез отказался от участия в этом комитете, но потом по настоянию рабочих в комитет был введен т. Мих. Житков. От эс-эров в этот комитет входили Кротов, Габинский, Крылов, Полубоярцев. В ночь на 17 мая этот комитет был арестован красной гвардией. Узнав об аресте машинисты свалили перед выходом из депо три паровоза для того, чтобы не дать увезти арестованный комитет в Томск. Но после расчистки путей, комитет все же увезли. Поздно вечером 17 мая разведка красной гвардии возвратилась из под Хопкина, где у ней было столкновение с чехами, причем два чеха было убито. Плохо вооруженные томские красногвардейцы одни удержать Тайгу все равно не смогли бы. Учитывая это положение т. Александров отправил красногвардейцев на Томск и в Анжерку. Тайга осталась без всякой защиты.. Наступила ночь. На станции все замерло. С часу на час ожидали прихода новой власти, а с ней для многих и тюрьмы, расправ и пыток. Домовладельцы, торгаши и эс-эры торжествовали.

Около 4 часов утра можно было наблюдать как среди вагонов осторожно пробирались отдельные рабочие, желавшие посмотреть что делается на станции. В скором времени прибежал откуда-то запыхавшийся машинист Стефанский Василий и во все горло стал орать призывая рабочих итти приветствовать новую белую власть.

Под командой Стефанского был подан состав, на паровоз нацепили белый флаг и поехали встречать чехов. Вскоре с этим поездом прибыли два чешских офицера и просили послать на Хопкино состав для чехов. Встречать поезд с чехами на перроне ст. Тайга собралось очень много народа. Купцы поднесли хлеб и соль, попы звонили во все колокола, приветствуя «спасителей», возвративших им привольную захребетную жизнь.

Большевики же рабочие, запасшись хлебом, уходили вглубь родной тайги, перед вековой зеленью которой была бессильна чехо-белогвардейская власть.

Как тайгинские железнодорожники проходили при чехах политграмоту.

(По воспоминаниям М. Сивукова).

На второй или третий день после приезда чехов в Тайгу начались аресты. Забрали М. А. Житкова, Дерелло, Панькова и др. т.т. Суворов Семен в первые дни скрывался, но потом и его арестовали и назначили над ним военно-полевой суд. Происходил он на переселенческом пункте. Свидетелем по его делу вызвали рабочего Соболева. «Знаете ли вы Суворова, спрашивает Соболева офицер, председатель суда. «Как не знать такого чудака»—отвечает Соболев. «Его вся Тайга знает». «Как чудака»? «А то как же»! И тут Соболев столько наговорил на бедного Семена, выставляя его ненормальным, что суд решил отпустить Суворова как больного. На этот раз Суворов был спасен. Но через несколько месяцев его арестовали вторично и увезли в Томск.

Гор. Тайга. Митинг рабочих ж.-д. на братских могилах.

Профессиональный союз железнодорожников продолжал работать, хотя и нелегально. Членские взносы принимались через кооператив «Труд». Председателем в то время был т. Мезенев, а секретарем т. М. Ефименко. Мне пришлось в те дни работать в продовольственном комитете. Общими усилиями работников прод. комитета и союза удавалось оказывать помощь заключенным в тюрьмы товарищам и их семьям. Как сейчас помню последнюю встречу с В. И. Савиновым. Вскоре после переворота он зашел в прод. комитет с просьбой снабдить его хотябы немного продуктами, т. к. ему приходится скрываться. Мы дали ему и проспли его поберечь себя до лучших времен.

По приезде в Боготол он был арестован, а затем перевезен в Мариинск и здесь растерзан белыми.

Благодушные настроения первых чешских дней у рабочих депо Тайга скоро сменились совсем обратными настроениями. Постоянные аресты, порки, сажание в вагон и пр. довели рабочих до забастовки. Белые сделали распоряжение не давать бастующим продуктов. В условиях Тайги это было серьезным вызовом. В депо поднялась буча. Чехи струхнули. Приказ о продовольствии был отменен.

В декабре 1919 г. за несколько дней до прихода пятой Красной армии продовольственному комитету пришлось спешно спасать муку и др. продукты в количестве 6 вагонов от грабежа белых солдат. При помощи рабочих эти вагоны были загнаны в веерное депо и к ним была приставлена рабочая охрана. Муку же со склада пустили в срочную продажу, лишь бы только она не доставалась белякам. Вагоны с мукой были спасены.

Через два дня со стороны Хопкина по 5-й улице к вечеру вступили отряды 5-й Красной армии. В морозном воздухе звонко раздавалась новая для Тайги песнь: «Смело мы в бой пойдем за власть Советов».

В окнах полузанесенных снегом избушек весело блестели огни. Тайгинские железнодорожники радостно готовились к приему советских бойцов. Могучий гудок депо ревел на всю Тайгу созывая рабочих на первый после Колчака митинг.

Четвертый чрезвычайный съезд делегатов Томской ж. д. в марте 1918 г.

Весною 1918 года работа Дорожного Совета железнодорожных депутатов Томск. ж. д. протекала в боевой, нервной обстановке. Сколоченный из представителей всех групп, бывших в то время на политической арене, Совет естественно не мог иметь единого отношения к совершавшимся событиям. Десятки часов заседаний Совета уходили на то, чтобы добиться какого-либо решения, имевшего практическое значение. Большая часть времени уходила на заслушивание заявлений многочисленных фракций, на обсуждение и голосование предлагаемых ими резолюций и т. д. Этот период в жизни профсоюза железнодорожников Томской ж. д. составляет особую «парламентарную» эпоху, знакомство с которой представляет значительный интерес.

«Парламентарное» настроение господствовало и на ж. д. съездах того времени.

Особенно типичны и характерны в этом смысле протоколы заседаний четвертого чрезвычайного делегатского съезда Томской ж. д. от конца марта 1918 г.

Это было время резко обострившегося антагонизма между вставшей уже у власти партией большевиков и соглашательскими партиями. Эс-эры и меньшевики, пользуясь черезвычайным благородством и терпимостью стоявшего у власти противника, исподволь и потихоньку подготовляли в эти дни чешскую авантюру.

Необходимо иметь это в виду при оценке приводимых ниже весьма характерных документов.

На заседании 31 марта 1918 г. 4-го чрезвычайного делегатского съезда Томской ж. д. стоял только один вопрос: о текущем моменте. Достаточно этого, чтобы понять какое время переживал тогда наш союз. Представители меньшевиков, эсэров, анархистов выступали на этом заседании со своими декларациями. Заявили о своем отношении к текущему моменту и большевики.

Особенно интересно объединенное заявление, сделанное меньшевиками и социал-революционерами.

«Признавая, что советская власть, говорится в этом историческом заявлении, при теперешней ее конструкции (читай, без участия соглашателей. Ред.) не в состоянии вывести страну из того тупика, в который она втянута внутренними и внешними объективными условиями, мы объединенная группа соц.-революц. и соц.-демократов меньшевиков все же считаем недопустимым бороться с этой властью путем какой либо активной или пассивной борьбы принимая во внимание, что эта власть опирается на наиболее революционные слои пролетариата, но вместе с тем мы считаем своим долгом вообще *идейно влиять на советскую власть»!*

Подготовляя левой рукой чехословацкое восстание и выступление с оружием в руках против советской власти меньшевики в конце марта 1918 г. наивно пытались прикрыть это стыдливым заявлением о своем намерении «идейно влиять на советскую власть».

Какой прекрасный материал для характеристики меньшевиков!

Насколько политически наивно звучало это заявление меньшевиков, настолько решительно и твердо была выражена основная политическая задача момента в заявлении группы большевиков.

«Четвертый делегатский съезд Томской ж. д., говорилось в этом документе, обращается ко всем трудящимся с горячим призывом сплотиться дружно вокруг своих советских организаций, как единственных защитников и выразителей воли и прав трудящихся. Съезд предлагает напрячь все усилия тру-

довых масс для поднятия транспорта и предотвращения дальнейшей хозяйственной разрухи».

Сопоставление этих двух исторических документов, относящихся к марту 1918 г. вряд ли нуждается в каких-либо дополнительных комментариях. Каждый из них говорит сам за себя.

Под заявлением большевиков стоят подписи следующих товарищей, членов четвертого делегатского съезда Томск. ж. д. Колядо, Рубанович, Кашик, Данпловский, Шмаков, Золин, Черепанов, Миновский, Круглов, Чукин, Мелех, Бехтерев, Тихомиров, Горбунов, Халимон, Маринич. Тумахин, Козлов, Далматов, Ошаров, Вуйцик, Любанцев, Лапуха, Муратов, Шевцов, Дмитриев, Селицкий, Попов, Шевчишин, Кутенков, Пронев, Потылицын, Коваленко, Лютц, Монастырев, Прокопьев, Суходолов, Камиф, Хмыров, Гараскин, Лихачев, Яковлевич, Баунькин, Смолько, Котов, Сальников, Бушуев, Чирков, Паньков, Банковский, Борцов, Абросимов. Инферович, Зайкин, Василевский, Сенатов, Федоров, Иванцов, Бобылев, Бартощук, Скакун, Иванов. Рогожин И. Е., Усов, Шилохвостов, Дрелло, Баранов, Молдавский, Барков, Цыганков, Иванченко, Качалин, Потапов, Кузнецов, Староверов, Милютин, Керзик, Сбоев, Роганов, Расторгуев, Смагин, Аникеев и В. Пузаков.

Интересно отметить, что когда фракция большевиков заявила на съезде требование о том, чтобы под заявлением меньшевиков и соц. револ. были даны все подписи примыкающих и разделяющих платформу соглашателей, меньшевики заявили первоначально протест. И только когда со стороны большевиков было заявлено, что это необходимо для того, чтобы массы железнодорожников знали за кого голосовали посланные ими делегаты, тогда меньшевики и соц.-революционеры дали свои подписи на декларации.

Требование полных подписей было предъявлено большевиками чрезвычайно удачно и своевременно. Рабочие железнодорожные массы все дальше и дальше уходили тогда от сладких песен меньшевиков, речи «уговаривателей» с каждым днем теряли свое влияние. Рабочий железнодорожник видел, что его классовые желания и чаяния выполняет только одна партия— партия большевиков и ей отдавал он уже тогда свои голоса.

Эпоха Викжеля отцвела не успевши расцвесть. Рабочий нашел себе своего классового вождя в лице т. Ленина.

Первые шаги профсоюза железнодорожников на Томске II.

(По воспоминаниям И. Н. Лялькина).

В Томском депо после 1905 года и до 1917 г. революционная работа велась слабо несмотря на то, что в депо работали товарищи, входившие в 1905—6 г. в марксистские кружки. Объяснялось это не только усилением жандармских репрессий, но еще и тем, что многие называвшие себя марксистами за время после первой революции успели отойти от нее, обзаведясь хозяйством, собственными домиками и проч. Однако часть товарищей продолжали проводить беседы с рабочими, устраивать чтение газет, обсуждать распоряжения начальства и пр.

Особой энергией в этом отношении отличался т. Губин обойщик. Он поддерживал связь с большевистским кружком в городе в лице покойного Аркадия Иванова, Ф. Крылова и др. В 1916 г. мне удалось достать «Кинтальский манифест», содержавший изложение взглядов большевиков на империалистическую войну. Он был озаглавлен: «К разоряемым и убиваемым народам». Этот манифест я попробовал прочитать среди деповских соц.-демократов. Но они подняли такой вой, что мы с Губиным решили их больше не трогать.

Вести беседы на политические темы мне больше всего приходилось среди рабочих вагонного цеха на так называемой «подъемке». Кузнецы и жестянщики здесь проявляли большой интерес к политической жизни. В складчину мы выписывали газеты: томскую кадетскую «Сибирская Жизнь», петербургские «Путь Правды», «Трудовая Правда», «Рабочая Правда» и др. Сравнивали их между собою, учились находить среди строк классовую рабочую правду. Читали мы газеты обыкновенно в кузнице, поставив «часового» к окну, чтобы не попасть в лапы вагонного мастера Галанина. Ребята собирались веселые. Каждый факт, вычитанный в газете вызывал с их стороны острые шуточки по адресу «величеств», их «превосходительств» и их «преосвященств». Особой любовью рабочих пользовались на этих чтениях «комментарии» кузнеца Тучина и жестянщика Мелешкина. Они так мастерски умели переводить на рабочий язык вычитанные в газете сообщения, что от их «переводов» в кузнице «стон стоял». Много веселых минут доставлял собравшимся и еще один слесарь Лапшин. В других цехах о наших читках знали, но так как там приходилось работать на глазах у начальства, то ни у себя собираться, ни к нам ходить из других цехов не могли.

Жандармы и деповское начальство, в противовес революционным влияниям, всячески старались по своему «воспитать» рабочих. Помню в 1913 г. от начальства вдруг последовало

распоряжение всем рабочим явиться в церковь на молебен по случаю 300-летия дома Романовых. Боясь увольнения рабочие пришли, но тут же за спинами богомольцев организовали в церкви игру в «очко» и под аккомпанимент поповских возгласов и хора довели благополучно игру до конца.

28 февраля один из деповских рабочих, сын которого служил на телеграфе, сообщил нам, что в Питере восстание рабочих, что царь свергнут с престола. Несколько дней губернатор Дудинский пытался скрывать эти телеграммы, но в первых числах марта он был принужден опубликовать их. В городе организовался «комитет общественной безопасности» куда вошли представители всех партий. От Томска II в комитет вошли т.т. Расторгуев, А. И. Толмачев и Беляев. В начале марта железнодорожники приступили к организации главного комитета профсоюза ж.-д. Первоначально в него входили т.т. Шишарин, Соколов, Карагулин, Протасов, Разумов и др. От Томска II в комитет были посланы т.т. Расторгуев, Толмачев, Гедройц, Беляев и Лялькин. Освобожденных среди них не было. Днем работали в депо, а вечером шагали за 6 верст в правление дороги, где первое время помещался союзный комитет. Здесь вели споры и разговоры с «твердолобыми» администраторами, нередко до 3 часов ночи. Приходилось развивать большую энергию, чтобы успеть все сделать, ничего не позабыть и оправдать доверие рабочих.

Огромную энергию в эти трудные дни проявлял расстрелянный впоследствии колчаковцами, Н. В. Расторгуев, отличавшийся незаурядными организаторскими способностями.

На Томске II работу участкового комитета несли те же товарищи, которые были избраны в главный комитет. Нам приходилось действовать на три фронта: в гл. комитете, у себя на Томске II и организовывать союзные ячейки на Томской ж.-д. ветке. Наш приезд и доклады на ст.ст. Межениновка, Богашево и др. встречен был с восторгом не только железнодорожниками, но и услышавшими о перевороте крестьянами соседних деревень. Все лето 1917 г. в депо шел сплошной митинг. Производительность труда упала больше чем на половину. Выступали представители всех партий, но самым большим успехом среди рядовых рабочих пользовались большевики.

В начале апреля 1917 г. был официально избран участковый комитет союза ж.-д. Ему приходилось распределять продукты и обувь, разбирать разные ссоры, мирить мужей и жен бороться с расхищением казенного имущества—одним словом заниматься самыми разнообразными делами. Состав участкового комитета первое время подбирался не всегда удачно.

Первый председатель участкового комитета Дьяков был снят с работы общим собранием за то, что часто пьянствовал.

Во время попоек жена Дьякова вела за него работу. В результате наставила союзных печатей на бумажки, на которых нашей печати не должно было быть.

После Дьякова летом 1917 г. председателем комитета был Комаров (ж.-д. псаломщик) и Бобылев машинист, который будучи потом членом дорожного комитета при чехах открыто заявлял: «пусть лучше в Сибири будет власть Японии, чем большевиков».

1917—20 год на Томске II.

(По воспоминаниям т. А. Толмачева).

Телеграмма о свержении самодержавия была получена на Томске II 28 февраля—17 года.

Обсуждая ее мы собрались в столярной мастерской. Скоро сюда пришел жандарм и заявил нам, что «насчет царя еще неизвестно». Но мы ему сказали: «а нам известно, что Николай арестован», «Поосторожнее»—ответил он тогда нам и ушел с тем, чтобы больше уже не приходить.

Скоро был организован комитет цеховой от всех служб, меня выбрали комиссаром милиции, дали мне два помощника. В таком виде продолжалась работа до Октябрьского переворота. Комиссар милиции подчинен был комитету.

После октябрьского переворота союзный комитет был перевыбран. Председателем его избрали тов. Конюхова, членами т.т. Баранова, Зимакова, Новоселова и др. В дорожный к-т был избран тов. Расторгуев.

Во время октябрьского переворота я был вызван на съезд комиссаров в Красноярск, съезд продолжался 10 дней. В Красноярске происходили митинги, на которых выступали меньшевики, эс-эры, анархисты, бундовцы и большевики. Особенно запомнились мне выступления т. Акулова большевика. Митинги происходили в сборном цехе. Собиралось не менее 3500 чел. Видно было, что рабочие симпатизируют только большевикам. После окончания каждой речи тов. Акулова, братва награждала его такими аплодисментами, что стекла звенели. Остальные ораторы не пользовались симпатией рабочих. В мае 1918 г., с помощью чехов в Томске выступили офицеры с эс-эрами и меньшевиками. Первая советская власть в Сибири пала. Приехали чехи. Началась реакция. Железнодорожников заставляли работать под надзором часовых по 16 часов в сутки. Были поставлены специальные контролеры в депо—инженер чех

Подэшва и мастер Новак. Оставил по себе память в особенности последний. Видя всюду измену, Новак грозил всех расстрелять.

Угрожая чехи строили себе в тоже время вагоны со всевозможными удобствами. По приходе Колчака союзные деньги Дорожного Комитета казначеем Боболевым были розданы по рукам. У меня одного хранилось 250000, которые были потом сданы обратно Боболеву.

Председатель дорожного к-та тов. Расторгуев после ареста, по приходе чехов, бежал, но потом был обнаружен белыми в Тобольске. Его посадили на пароход для отправки в Томск, как заложника. Но не довезли. По слухам он был расстрелян белыми у деревни Княжировой в 35 верстах от Томска. Расторгуев был прекрасным товарищем, убежденным большевиком.

Организация секции ж.-д. конторского труда в 1917 году.

(Из воспоминаний т. Власова).

Февральская революция резко всколыхнула правленское конторское болото. Мы почувствовали себя гражданами. Начались собрания. Почти в каждой службе стали создаваться организационные комиссии, поставившие себе целью объединить всех на почве защиты гражданских прав и профессиональных интересов. Вырабатывались целые регламенты взаимоотношений с администрацией, прав и обязанностей той и другой стороны. Были затронуты вопросы труда и быта, прав приема, увольнения и т. д. Многое из того, что сейчас воплощено в советском Кодексе законов о труде, имело свое отражение в регламентах уже того периода.

Когда наш первый регламент, принятый общим собранием служащих сл. Тяги, мы преподнесли начальнику тяги социал-демократу меньшевику И. П. Арбузову, то он пришел в ужас и сначала наотрез отказался от его рассмотрения, однако после настойчивых предложений все же удалось добиться утверждения регламента*). В дальнейшем администрация и существовавший тогда Совет сл. Тяги руководствовались им в повседневной работе.

По этому регламенту администрация лишена была права самостоятельного найма рабочей силы, повышения окладов, перемещения, распределения наградных и т. д. Все это было передано в руки совета. Техническая же сторона дела остава-

*) Ни одного экземпляра регламента, до настоящего времени не сохранилось, хотя напечатано их было около 100 экземпляров. А это жаль, т. к. регламент 1917 полностью отражал настроения конторских ж.-д. масс.

лась исключительно в компетенции администрации. Последняя входила в совет службы, но только с правом совещательного голоса. Такого же типа советы были организованы и при всех остальных крупных отделах службы, как то: при статистике, счетоводстве, канцелярии. Объединялись они общим советом службы, выбранным пропорционально числу работников каждого отдела.

Работал совет исключительно во внеурочное время и без всякой дополнительной оплаты.

Отношение администрации к совету было натянутое, советы начальство терпело с трудом, до времени «авось де, образумятся». Любопытно, что на первом общем собрании, инженер Ф. Л. Бонди, явившийся было с приветствием от администрации, услыхав о регламенте и его содержании, ушел заявив нескольким из нас, что это «большевистская организация».

Общедорожное, профессиональное объединение в то время было сосредоточено в особом дорожном бюро, в состав которого входили наиболее активные работники—управленцы и линии. Бюро это вовлекло в свою работу активистов из служб, давая различные поручения и представительства. Пишущему эти воспоминания было поручено напр. изъять из ведения начальника дороги инженера Кругликова дела комитета об-ва помощи жертвам войны, председателем которого он был. Было предложено также принять участие в Совете дороги и в комиссии по распределению отпусков по болезни и пособий.

Существовавшее в то время, так называемое, «горизонтально-вертикальное строение союза» побудило нас к организации секции конторского труда. Одновременно эта мысль возникла и у товарищей красноярцев. Оттуда, от имени организационного бюро, возглавляемого старыми партийцами большевиками т.т. Жук А. В. и Колядо П. Н. (первый из них впоследствии был председателем Викжедора), было получено приглашение провести кампанию среди управленцев по созыву съезда в Красноярске, избрать делегатов и прислать их туда.

Вот здесь-то и началась „история“ Красноярск давно уже зарекомендовал себя как большевистский ж.-д. сибирский центр. Понятно, все что могло воспрепятствовать поездке туда правленских конторщиков со стороны администрации было сделано. Не давались отпуска, отказывали в билетах. Однако все препятствия удалось устранить. Делегаты тронулись. От Управления дороги поехали на съезд в Красноярск т.т. Финн Б., Попов Т., Власов Х., Николаева Е., Кожин, Потепин Д., Исаев и еще несколько товарищей, фамилии которых исчезли уже из памяти.

Конференция в Красноярске открылась в составе 22-х делегатов. Здесь были представлены все крупные пункты от Тайги

до Иннокентьевской. На повестке конференции были доклады с мест, организационный вопрос и выборы организационной комиссии.

Все работы конференции были запротоколированы. Для профдвижения они имеют, конечно, значительный исторический интерес, но ни у кого из участников конференции протоколов не сохранилось.

Организационная структура секции конторского труда была принята конференцией по типу советов. Советы организовались участковые, затем совет всей дороги и представитель его в дорожном комитете. Организационное Бюро было создано из товарищей: Финн, Власова, Колядо, Арбузина.

Заревел деповской гудок...

(Из воспоминаний ж.-д. о восстании юнкеров в Иркутске в декабре 1917 г.).

Станция Иннокентьевская. Декабрь 1917 года. Конечный пункт Томской дороги.

В маленькой комнатушке казенного станционного здания помещается штаб главного командования операций против выступления юнкеров в Иркутске. Во главе штаба тов. Борис Шумяцкий.

Тов. Шумяцкий в высокой солдатской шапке из серого барашка, в ватной кофте защитного цвета с трудом добывает вагоны и паровозы для отправки красногвардейцев на фронт в Иркутск. Каждую пару осей приходится брать с боем.

Железнодорожники Забайкальской решили в стычке с юнкерами быть «нейтральными» и частично сагитировали на это и движенцев ст. Иннокентьевская.

В это время в Иннокентьевскую приехала комиссия от главного комитета профессионального союза Томской дор. (Л. И.).

В комиссию вошли трое: тов. Бехтерев выбранный от Красноярского кондукторского резерва, тов. Черных пом. машиниста Красноярского депо и Корабельник

Узловой комитет ст. Иннокентьевской заявил, что если комиссия распорядится подавать паровозы и вагоны т. Шумяцкому, то таковые будут подаваться по первому требованию, но сами они не могут этого сделать.

Немедленно в письменном виде было дано распоряжение и красногвардейцы, прибывшие из Черемхово, а также красногвардейцы из Красноярска были двинуты на подмогу в Иркутск. Кроме этого был туда же отправлен большой запас военного снаряжения.

Все чаще и громче слышалась оружейная и пулеметная Иркутская пальба на ст. Иннокентьевской. К вечеру заревел призывной гудок Иннокентьевского депо.

Через несколько минут деповская кузница была уже полна народа. Здесь были не только железнодорожники и их семьи, но и поселковые обыватели.

У созданной тут-же трибуны открылся митинг. Председательствует известный на ст. Иннокентьевской покойный Лимаренко.

Медленно, отчеканивая слово за словом, Лимаренко говорит о целях созыва данного собрания в связи с восстанием юнкеров.

На трибуне ряд ораторов говорят о событиях в Иркутске...

Говорят с глубоким чувством, сосредоточивая внимание масс на трагедии переживаемого момента. Выступают представители всех партий, групп и направлений.

Какой-то местный богобоязненный работник предлагает пойти к Иркутскому архиерею с петицией от имени Иннокентьевских рабочих и просить его уладить конфликт с юнкерами.

Один из членов дорожного комитета тут же в сжатой, резкой форме, критикует предложение об обращении к Иркутскому архиерею... «это одного поля ягодка»... архиерей и юнкера оба за одно стоят... не с петицией ходить к ним надо, а с оружием в руках!—заканчивает оратор.

Долго бурлит народ в кузнице и в конце концов решают не ходить к архиерею, а помочь своим участием в борьбе против юнкеров. *М. Б.*

Боготольские железнодорожники-большевики.

(По воспоминаниям тов. Богашева).

Начало организации революционного профсоюза железнодорожников на ст. Боготол в 1917 г. было положено Красноярской группой большевиков. Вспоминается первый приезд в Боготол т.т. Вейнбаум, Баград и др. Их речи с призывами к укреплению и расширению политических завоеваний рабочего класса производили сильнейшее впечатление на боготольских железнодорожников. В первый их приезд было положено начало и боготольской организации большевиков.

Первый клуб боготольских большевиков помещался в маленьком старом домике тов. Роньжина. Здесь обдумывались все выступления, подготовлялись планы дальнейшей работы.

Скоро проснулись и начали свою работу и боготольские меньшевики и соц.-революционеры. Но все их потуги прив-

лечь на свою сторону рабочих от станка закончились неудачей. Эс-эры привлекли к себе учительство, а меньшевики собрали вокруг себя телеграфистов, конторщиков и часть машинистов. Коренной же рабочий депович признавал одну партию, партию большевиков, требовавшую передачи всей власти в руки рабочего класса.

Большевики провели в Боготоле главную работу по восстановлению революционного профсоюза железнодорожников. Не мало десятков воззваний было написано и распространено большевиками об организации профессионального союза. Первоначально все служащие были разбиты по секциям, а мастеровые по цехам. Большевики выдвинули своих представителей в каждый цех и каждую секцию. Кузнецов В. был прикомандирован к путейцам, Витягин В.—к смазчикам, Волков—к машинистам, Вернер—к ж.-д. больнице, Богашев С.—к школам. Романов К. руководил работой в депо.

Депо ст. Боготол. Митинг железнодорожников по случаю выпуска паровоза-подарка к 1/V—1925 г.

По приглашению красноярцев были проведены выборы на первый дорожный съезд в Красноярске. Этот съезд установил первые организационные формы профобъединений в виде участковых комитетов, дисциплинарного суда и проч. Боготольский комитет был избран в составе т.т. Богашева, Кузнецова, Еременко (впоследствии был расстрелян чехами), Витягина, Попова

и Симакова. Председателем дисциплинарного суда был избран т. Романов. Освобожденных работников в участковом комитете в то время не было. Работали в свободное время, преимущественно по вечерам. Нагрузка на каждого была большая.

Первое время работы точные обязанности участкового комитета установить было трудно. В союз шли рабочие со всеми своими нуждами и заботами, не думая о том—союзное ли это дело или нет.

Приходилось быть и администраторами и судьями и даже выполнять обязанности ЗАГС. Учком назначал и перемещал рабочих и служащих, мирил и разводил жен с мужьями, разбирал нормы угля для паровозов, производил следствие о кражах и пр. Веселое было время, но и дьявольски трудное! Зачастую ребята уходили из учкома лишь под утро с тем, чтобы через два-три часа идти на работу к станку. Глубокое удовлетворение вызывало лишь сознание того, что работа производилась не-даром. Рабочие массы с каждым месяцем все больше и ближе подходили к большевикам, давая нам надежный упор для дальнейшей борьбы.

Почти еженедельно происходили огромные митинги в депо, на которых руководители получали рабочую зарядку, а массы брали уроки политграмоты. Не было тогда ни одного профессионального, или бытового вопроса, который бы разрешался вне политики. Каждое сообщение, каждый вопрос выявлял резкое расхождение в подходе к нему со стороны соглашательско-служилой братии и рабочих масс. Упорная работа большевиков, хотя еще и молодых по своему партийному стажу, давала уже свои наглядные результаты. Рабочие массы были с нами, они поддерживали наши решения, наши резолюции! Лето 1917 г. послужило хорошей школой для многих боготольских большевиков, давших впоследствии хороших бойцов-подпольщиков и организаторов первой и второй советской власти в Боготоле.

Меньшевики и эс-эры имели и лучшие клубы и больше средств, но завоевать симпатии боготольских железнодорожников так и не смогли. Наоборот более чуткие к настроениям масс служащие как т.т. Волков А., Сегеневич И., Масленкин А., Жадаев М. и др., бывшие сначала с соглашателями, потом перешли на сторону большевиков и вели хорошую работу. Соц.-революционеры и меньшевики в погоне за каждым лишним голосом безконечно «бузили» на митингах, требуя повторных подсчетов голосов, настаивая на включении в подсчет случайно забредших на митинг посторонних людей и т. д.

Обывательщина в то время давала себя чувствовать повсюду. Особенно отличались попы. 1 мая 1917 года, они организовали специальный первомайский крестный ход с ико-

нами, произносили с трибун речи о бескровной революции, об учредительном собрании и пр.

Боготол как довольно значительный рабочий пункт, жаловали своим вниманием не только меньшевики и эс-эры. На проведение кампании по выборам в учредительное собрание сюда приезжали даже кадеты из Томска. Но эти гастроли закончились полным провалом. Боготольские рабочие на сладкие песни «о всеобщем, равном» и т. д. не поддавались и упрямо гнули свою большевистскую линию. Почти на всех выборах победу одерживали большевики. Председателем местного совета рабочих депутатов летом 1917 г. был большевик В. Кузнецов. В городской думе, в участковом комитете профсоюза ж.-д. всюду были большевики.

Телеграмма о расколе на всероссийском ж.-д. съезде была принята боготольцами с удовлетворением. Рабочий Боготол давно уже решил, что с соглашателями ему не по пути. Лозунг «вся власть советам» рабочий Боготола начал осуществлять еще в августе—сентябре 1917 г. Октябрьский переворот прошел поэтому здесь как уже давно решенное дело—спокойно в полном порядке. Цензовики члены городского самоуправления в лице торговцев Юдалевича и Тригубовича без канители сняли с себя звание уполномоченных заявив, что им теперь «делать больше нечего».

В ноябре 1917 г. Совет рабочих депутатов быстро наладил работу в отделах. Комиссаром коммунальн. хозяйства был Костя Шмаков, а продовольствием ведал Бурков Матвей. Оба они потом при чехах погибли в тюрьме. Эти товарищи перенесли на своих плечах всю ту огромную работу, которая свалилась на Советы в первые дни Советской власти. Много членов первого Боготольского Совета рабочих депутатов погибло при Колчаке, часть сохранилась и ведет теперь большую советскую работу.

1918—1919 г. в Топках.

(По воспоминаниям машиниста Е. Гусева).

«Братки» чехи появились в Топках 3 июня 1918 г. Устроили митинг. Офицера говорили речи. Потом с оркестром впереди устроили шествие по поселку, причем всячески старались привлечь рабочих на свою сторону. Отдавали проходившим рабочим «честь» и т. п.

На станции устроили штаб. Призывали всех указывать где скрываются большевики. Пошли аресты, допросы, порки. Все это чехи проделывали в вагонах. Доступ к вагонам был строго

воспрещен. И только мне, как машинисту, при осмотре сцепления вагонов перед отправкой приходилось видеть многое из того, как в действительности относились чехи к рабочему железнодорожнику. Частенько проходя ночью мимо вагонов я слышал свист шомполов и заглушенные стоны. То чехи выбивали из рабочих «большевизм». Перед отправлением поезда от коменданта чеха всегда следовало распоряжение «не оглядываться на ходу назад».

Железнодорожники ст. Топки, принимавшие участие в выпуске паровоза-подарка к 7-й годовщине Октябрьской Революции.

В первую же поездку я понял почему чехи отдают такое распоряжение. На полном ходу поезда оглянувшись назад я увидел как от одного из задних вагонов отлетела фигура человека, выброшенная оттуда рукой палачей. Таких выбросок мне пришлось видеть не мало.

Аресты, порки, издевательства ежедневно сыпались на топкинских железнодорожников. Десятками привозили на станцию Топки арестованных на соседних разъездах, а также и крестьян из ближайших деревень. Но всего больше пришлось перетерпеть от «братков» пленным мадьярам. Они были у чехов на положении рабов. Часто мне приходилось видеть как мадьяры грузили награбленных по деревням лошадей в вагоны под надзором чешских солдат. Нагайка чеха беспрестанно взметывалась кверху, опускаясь со всего размаха на плечи полуголого, полубольного, измученного предыдущими порками мадьяра.

Когда чехам и их приятелям полякам под напором партизан и Красной армии пришлось удирать, то они постарались с собою забрать все, что только попало под руку. Погрузили в вагоны смазочное масло и лак, и веревку и мел, и даже рогожу и ту прихватили. Все это потом было брошено. При отступлении со ст. Топки подрывная команда взорвала поворотный круг в депо и испортила несколько сажен пути.

Железнодорожники Красноярска в борьбе с соглашателями и белогвардейцами в 1917—1920 годах.

(По воспоминаниям тов. В. Юркина).

Первое общее собрание Красноярских железнодорожников после февральской революции состоялось 4 марта. На этом собрании был избран совет Красноярских гл. мастерских, который взял на себя все профсоюзные обязанности. В июле после ликвидации совета был избран участковый комитет профсоюза Красноярского узла. В него вошли т.т. Рогов, Мариловцев, Руднев, Юркин, Староверов и Балакин. Участковому комитету в первую очередь пришлось заняться выработкой мер по поднятию производительности труда и регулированием отношений между администрацией и рабочими. Из старых инженеров только двое: Ершов и Болдырев шли навстречу союзу, остальные же строго руководились указаниями администрации Управления дороги. Лето 1917 г. было периодом острой борьбы стоявших на стороне большевиков рабочих и высшей ж.-д. интеллигенции, примыкавшей, в большей своей части, к соглашателям, а также и к кадетам. На этой почве союзу приходилось сталкиваться как с серьезными недоразумениями, так и со случаями, имевшими нередко курьезный характер. Так помню в больнице при ст. Красноярск был врач Пулло, по убеждениям кадет. Желая выразить свое отношение к инакомыслящим, он всех собак звал «большевиками», причем демонстративно, в присутствии рабочих, бросал собакам хлеб. Рабочие в свою очередь приучили к больнице собаку, которую назвали «кадет» и старались бросить хлеб этой собаке обязательно в присутствии врача Пулло.

Было много недоразумений и производственного характера. Союз делился тогда на секции. Случалось так, что паровозная секция уже готова к отправке поезда, но кочегарная еще не успела вызвать очередного кочегара. Поезд стоял. Приходилось принимать меры к его отправлению.

В конце октября 1917 г. как только Красноярск получил телеграмму о том, что власть в Питере перешла в руки Советов, Красноярский участковый комитет по своей инициативе

разослал по линии приглашение на железнодорожный съезд в Красноярске. Съезд состоялся в ноябре 1917 г. Важнейшими вопросами на этом съезде были: продовольствие железнодорожников, удаление начальников Тренина, Бонди, Казакова, Крицкого, и некоторых др., перевыбрание гл. дорожного комитета, выбор дисциплинарного суда, делегатов на всероссийский ж.-д. съезд и др. Съезд продолжался 16 дней, но каких либо положительных результатов он не дал в виду упорного противодействия меньшевиков и соц.-революционеров всем революционным предложениям.

Этим съездом в гл. дорожный комитет, первый после октябрьской революции, были избраны: среди других т.т. Рогов, Жук, Расторгуев, Бехтерев, Черных, Савинов, Мазан, Дроздовский. В кандидаты: Староверов, Симаков, Андреев, Корабельник, Сохан и др. Единого пролетарского центра на этом съезде создать не удалось, но это не помешало Красноярскому участковому комитету вести самостоятельно свою чисто большевистскую линию и призывать к этому и соседние участки.

Во главе дороги, несмотря на переход власти в руки советов, все еще продолжал стоять старый инженер Кругликов. В феврале 1918 г. на ст. Тайга образовалась огромная пробка хлебных грузов, шедших в восточном направлении. Видя, что Томск не принимает никаких мер к ликвидации этой пробки, Красноярский учком командировал в Тайгу лучших движенцев для того, чтобы выбить эту пробку. Эта задача и была блестяще выполнена красноярцами во главе с тов. Черепановым.

В марте 1918 г. на Красноярский участок посыпались несчастья. Сгорел самый главный сборный цех— опора мастерских, а перед этим сгорел кузнечный цех. Были все основания предполагать злостные поджоги.

В июне 1918 г. при первых вестях о чешском выступлении Красноярские мастерские дали не одну сотню железнодорожников для Канского и Мариинского фронтов. Больше двух недель сдерживал Красноярск напор чехов и только 19 июня первая советская власть в Красноярске пала. Чехи запечатали помещение и арестовали членов участкового комитета. Некоторое время после чешского переворота железнодорожники пытались еще сохранить работу союза, для этого ими был выбран новый учком в составе т. Староверова, Юркина, Потапова и Хомича. Но этому комитету пришлось быстро прекратить свою работу. Посыпались аресты. Чехи и белогвардейцы творили суд и расправу.

В январе 1920 года, когда в Красноярске вновь заколыхался красный стяг пятой армии на общем собрании железнодорожников под звуки «Вы жертвою пали» рабочие с обна-

женными головами провели гражданские похороны расстрелянных Колчаком железнодорожников: т.т. Муковнина, Мариловцева, Староверова, Черепанова и Демина.

Забастовка ж.-д. на ст. Зима в 1918 г.

(По воспоминаниям рабочего депо, профработника ст. Зима И. К. Струкова).

После октябрьской революции и вплоть до чехо-словацкого переворота в 1918 г. профсоюзной организации на ст. Зима

В январе 1920 г. Зиминские жел.-дорожники за несколько недель до прихода 5-ой Красной армии восстали против власти Колчака. Отступавший белый отряд генерала Каппеля жестоко расправился с восставшими. 211 железнодорожников было зарублено и расстреляно каппелевцами в роще на ст. Зима. На рисунках: 1) похороны погибших, 2 и 3) трупы погибших в роще и на кладбище.

пришлось провести большую работу по борьбе с упорным саботажем со стороны некоторой части служащих, занимавших ответственные посты.

После же падения первой Советской Власти в Сибири профсоюзам пришлось заняться совсем другим делом. Каждое утро в Зиме раздавались стоны и плач женщин. У одной расстреляли мужа, у другой увели его неизвестно куда, оставив ее с малыми ребятами и т. д. без конца. Союз хотя и восстановил свою работу, но сначала в участковый комитет входили люди, которым я не мог сочувствовать. Они старались ладить с чехами, строили союз по цехам. Все это не нравилось мне. Однако постоянные насилия над рабочими, аресты, сильное снижение расценок в депо, а с ним и заработка рабочих заставили меня вновь принять активное участие в организации союзной защиты прав рабочих. В участковом комитете на ст. Зима создалось два течения. Одно примыкало к большевикам, другое придерживалось соглашательской линии.

Осенью 1918 г. в Томске состоялся дорожный съезд. На этом съезде пришлось быть и мне. На съезде выделялись т.т. Савинов и Корабельник, которые возглавляли левую часть съезда. Здесь на этом съезде впервые обсуждали возможность проведения забастовки.

Памятник 211 товарищам, ж.-д., убитым каппелевцами в январе 1920 года на ст. Зима. Памятник поставлен союзом железнодорожников.

По возвращении в Зиму мне пришлось убедиться в том, что наши зиминские соглашатели из участкового комитета сильно полевели. Снижение заработка и нажим рабочих повлияли и на них. Решили повести подготовку к забастовке для чего постановили связаться с Иннокентьевской и Нижне-Удинском. Но иннокентьевцы не предупредив нас сепаратно начали забастовку. На поддержку их выступили и мы в Зиме. Но забастовка продолжалась недолго. Через несколько дней в Зиму прибыло 4

эшелона английских войск, окружили железнодорожные дома, депо и арестовали почти весь стачечный комитет, штыками и прикладами согнали рабочих из квартир в депо. Я с другими товарищами принужден был бежать и перешел к партизанам.

За решеткой в 1918 году.

(Воспоминания железнодорожника т. К. о Мариинском централе).

Гулко раздаются шаги по корридору одиночного корпуса Мариинского централа. Невольно прекращаешь шагать по асфальту одиночки и начинаешь прислушиваться. Днем еще ничего. Если попала хорошая смена надзирателей и волчек остался открытым в дверях, можно видеть кто идет, кого ведут. Ну, а ночью хуже.

Чехи постарались изъять с железной дороги всех, кто пользовался влиянием на массы. Полицейские по своей натуре, офицера-чехи знали, что будет худо—очень худо господам интервентам, если Сибирская ж.-д. магистраль вдруг в одну ночь прекратит движение.

Тюрьма всегда живет слухами и несмотря на все затворы и замки до нее доходят вести с воли, хоть радио-приемник и отсутствует.

В камерах одиночках сидело много железнодорожников, собранных с Мариинского фронта. Здесь был тов. Сегеневич из Боготола (ныне дорожный мастер на ст. Мариинск), было много железнодорожников из красной гвардии. Старостой на кухне у нас был выделен тов. Дулепов. Впоследствии, после освобождения от белых в 1920 году, он был начальником Томского изолятора.

За отсутствием достаточного штата надзирателей и вследствие большего наплыва арестованных, нас из одиночек зачастую выводили на прогулку не одиночным порядком в тюремный двор, а по три—пять, а иной раз и по семь человек.

Бедна растительность на тюремном дворе.—Одна сухая трава. Но и это радовало взор, хотя солнце сюда никогда не заходило. Вверху лишь маленький кусок небесной выси между двух тюремных стен. Если надзиратель попадался неподатливый мы старались хотя попарно беседовать друг с другом. Товарищ Ильин быв. член Губисполкома обязательно делился с нами новостями на Красноярском фронте.

В то время (июнь 1918 г.) чехи на магистрали еще не успели взять ст. Красноярск. Неудивительно, что это обстоятельство порождало во всех нас столько смутных надежд.

По ночам перестали выводить для расстрела и это еще больше вселило в нас надежду. Уходя с гулянья, мы входили в камеры веселые, ободренные.

Как-то вечером дежурный надзиратель зашел в камеру, отпереть мою койку, запертую к стенке днем, на подобие вагонной спинки и незаметно оставил маленький лоскуток бумаги. Запирая дверь он посмотрел на меня и бесцветные его глаза как-то весело улыбнулись.

Я минут пять вчитывался в бумажку, где сообщалось, что у Красноярска идут усиленные бои и надо требовать скорее следствия или объявить голодовку.

Долго я стоял, как опарашенный, вдумываясь в события, а потом подошел к окну и начал прислушиваться к ночной тиши, всматриваясь в маленькую синюю полосу неба, видневшуюся сквозь квадратное высокое решетчатое окно.

Вдруг раздался шопот у дверей. Я вздрогнул, обернулся. Морщинистое лицо дежурного надзирателя выглядывало через волчек. Я подошел поближе. «Слушайте, говорят в Красноярске здорово дерутся, может еще сюда придут. Сегодня весь одиночный корпус совсем не спит, а на базаре говорят, что, пожалуй возвратятся красные».

Постоял еще немного тюремщик, кивнул головой и закрыл волчек.

Я улегся на жесткой койке и устремив взгляд на замызганную маленькую электрическую лампочку, долго думал пока усталость не погрузила меня в недолгий, беспокойный сон, какой обыкновенно бывает в тюрьме, в особенности когда твоим телом начинают интересоваться вольные обитатели тюрьмы—насекомые.

М. К.

Борьба Нижнеудинских железнодорожников с чехами и Колчаком.

(По записям слесаря депо ст. Нижнеудинск т. Б-ва).

Как только чехи появились на ст. Нижнеудинск, администрация сразу взяла крутой тон по отношению к союзу железнодорожников.

После ареста чехами состава ЛЧ администрация отказалась вести какие-либо переговоры с секциями. Одновременно с этим администрация начала вмешиваться в построение союза, заявляя, что союз должен быть построен на иных основаниях, чем он существовал при первой Советской Власти. Администрация отказалась делать вычеты членских взносов по спискам, предложила очистить занятые секциями помещения. За участие в собраниях или разговоры против новой власти и даже против своих мастеров рядовые рабочие немедленно

получали расчет. Началось снижение расценок, увеличили рабочий день в некоторых цехах.

Эти мероприятия начальства послужили лучшей агитацией за возобновление работы профсоюза. Хвалившиеся своим «демократизмом» чехи не разрешили занять единственное подходящее для общего собрания помещение б. железнодорожного собрания. Пришлось вести запись в союз путем обхода и переговоров с каждым отдельным рабочим. При этом выяснилось, что сл. телеграфа и движения категорически отказались от участия в союзе заявив, что им «союз не нужен». С большим трудом удалось провести общее собрание, на котором был избран участковый комитет в составе т.т. Вуйчика и Белова от депо, Толкуева от кондукторов, от сл. пути Дмовского, от поездных бригад Воронина и Беспалова.

С первых же дней новому комитету пришлось встать на защиту предназначенных к увольнению за «большевизм» 19 рабочих Нижнеудинского депо, позаботиться об изыскании средств для семей арестованных железнодорожников и отстаивать права рабочих перед соглашательской городской думой. Так напр. комитет должен был принять участие в протесте рабочих железнодорожников против постановления городской думы об обложении каждой квартиры от 5 до 10 р. на содержание 200 казаков. Созванный по этому вопросу митинг в депо вынес постановление предложить думским купцам и домовладельцам содержать желанных для них казаков на свои средства, а рабочие нанимать для себя полицейских не намерены. Протест был покрыт 600 подписей рабочих. Дума струхнула и объявила об отмене своего постановления. Организованным путем удалось союзу в Нижнеудинском депо добиться в 18 г. и повышения расценок. Это также в громадной степени подняло авторитет союза и облегчило его организационную работу.

Но легальная работа союза продолжалась очень недолго. Администрация депо и станции, а равно и военные власти города в скором времени заявили, что никакого союза они признавать не желают, и как бы угрожая рабочим, объявили о расчете еще нескольких десятков человек, а также отказались принять на работу товарищей, выпущенных из тюрьмы. Видя, что легальными средствами добиться ничего нельзя союз перешел на нелегальное положение и тут же немедленно стал заводить связь с солдатами Н.-Удинского гарнизона.

Подпольное существование союза продолжалось с половины июля 1919 г. и до половины декабря 1919 г. Союз за это время настолько организационно вырос, что мог попытаться произвести переворот в Нижнеудинске и захватить власть в свои руки. Положение осложнялось отсутствием связи с соседними

деповскими станциями—Зимой и Иланской. Кроме того в Нижне-Удинске постоянно стояло по 8—9 эшелонов чехов.

Состояние работ в депо между тем с каждым месяцем все ухудшалось. Ремонт подвижного состава проходил все хуже. Чехи, собираясь уезжать, пытались всячески задарпвать рабочих, обещая за хороший и быстрый ремонт сахару, табаку, крупчатки и т. д. Но нижнеудинца-железнодорожника подачками взять было нельзя. Ненависть к чехам росла день ото дня. Среди рабочих в особенности молодежи создавалось соревнование в том, кто с большей ловкостью сумеет незаметно от наблюдателей чехов усилить порчу паровоза и тем еще дольше задержать его ремонт. Несмотря на сотни чешских глаз безвозвратно исчезали из депо нужные винты, болты и пр. Все это, конечно, возмущало и бесило чехов, но противодействовать саботажу железнодорожников они были не в состоянии.

Участковый комитет союз ж.-д. предпринял шаги к выяснению настроений на соседних станциях Зима и Иланская. Но посланный на разведку председатель участкового комитета был арестован чехами. Между тем в самом Нижнеудинске все было готово к восстанию. Был создан специальный орган для руководства восстанием под названием «осведомительное бюро» В это «бюро» входили: телеграфист Узлов, Мухтулов, от сл. пути Калганов, Белов и Мунькин от депо.

Переворот приурочивали к моменту приезда поезда Колчака в Нижнеудинск. Однако железнодорожников предупредил полковник Постников, видный нижнеудинский эс-эр. Воспользовавшись революционными настроениями солдат местного колчаковского гарнизона Постников арестовал начальника гарнизона и захватил власть в свои руки. На следующее после переворота утро была выпущена прокламация, в которой говорилось о том, что власть Колчака низложена, что каждый сибиряк должен добиваться независимости Сибири и т. д.

«Осведомительное бюро» ж.-д. сразу же стало в резкую оппозицию к новой власти. Такое отношение железнодорожников при фактическом отсутствии сколько-нибудь крупных надежных воинских сил и фактическом нейтралитете чехов создало для эс-эров двусмысленное положение. Власть в городе фактически принадлежала им, но важнейший стратегический пункт ж.-д. узел находился в руках бюро железнодорожников.

Железнодорожники арестовали Колчака.

Через несколько дней прибыл долгожданный поезд Колчака под охраной 320 егерей и броневика. В этот же день бюро постановило во что бы то ни стало обезоружить егерей и привести в негодность паровозы, бывшие под поездами Кол-

чака и его штаба. Других каких либо паровозов Колчак получить не мог, т. к. чехи забирали их полностью для себя и целыми неделями ждали их ремонта. Получив от бюро распоряжение привести в негодное состояние паровозы Колчака, деповские рабочие немедленно выполнили его. У паровоза, стоявшего под вверным депо был сожжен котел, а у другого заморозили цилиндры и во время пуска выбили цилиндровую крышку. Среди егерей бюро повело агитацию за переход на сторону железнодорожников.

Уговаривать егерей долго не пришлось. В числе 293 человек егеря Колчака с винтовками и пулеметами сдались осведомительному бюро и выразили свое согласие служить народной власти, которую создаст союз железнодорожников.

В этот же день бюро ж.-д. объявило Колчаку о его аресте. Чехи не протестовали, но тут же приставили, совместно с рабочей ж.-д. охраной, к вагону Колчака и свою охрану. Бюро попыталось было перевести Колчака и его штаб в тюрьму, но этому воспротивилась эс-эровская власть в городе, кроме того и чехи также не хотели выпустить Колчака с линии ж. д.

В ответ на это противодействие бюро, поддерживая внешне дружелюбные отношения с чехами, сделало секретное распоряжение начальнику депо задерживать возможно дольше ремонт тех паровозов, которые могли быть угнаны чехами в Иркутск. Это и было сделано.

Через несколько дней чехи заявили, что по распоряжению генерала Жанена, главнокомандующего иностранными войсками Колчаковский поезд должен быть доставлен в Иркутск. Бюро ж.-д. и участковый комитет заявили против этого решительный протест, но так как у чехов в Нижнеудинске стояло около 14 эшелонов, а в распоряжении бюро было не больше 500 штыков, то пришлось отпустить Колчака дальше на восток.

Попытка Каппеля устроить ж.-д. «кровавую баню».

Вместе с поездом Колчака уехали из Нижнеудинска и все генералы и офицерье. Среди них при содействии эс-эров уехали даже такие, которые при колчаковской власти расстреливали рабочих. Против их ареста возражали эс-эры, поддержанные чехами. В первую же ночь после отъезда Колчака уголовной бандой Токарева была произведена новая попытка захвата власти в Нижнеудинске, но осведом. бюро ж.-д. быстро навело порядок.

Организовавшаяся к тому времени ячейка коммунистической партии совместно с железнодорож. союзом и бюро организовало в Нижнеудинске ревком, который и взял в свои руки

власть как на ж.-д. узле, так и в городе. Но испытания железнодорожников этим еще не закончились.

Через несколько времени к Нижнеудинску подошел отступавший с запада белый отряд генерала Каппеля силой до 11000 штыков. Отряд состоял из татар, ижевцев, воткинцев и др. Ревком немедленно вошел в переговоры с чехами, об организации отпора Каппелю. Для чехов было невыгодно допускать этот колчаковский отряд на линию ж. д. Как только каппелевские солдаты вошли в Нижнеудинск, Каппель предъявил чехам ультиматум представить депо и полосу отчуждения в распоряжение белых на 24 часа. Офицеры и казаки, входившие в каппелевский отряд открыто заявляли, что это им нужно для того, чтобы «устроить баню» железнодорожникам, с которыми у них были «старые счеты». Но чехи, согласно договора с ревкомом, немедленно выслали в город батальон сербов, который и взял на себя охрану всех учреждений, складов и квартир железнодорожников в городе, не допуская в то же время продвижения белых к району ж. д. В эти дни все боеспособные железнодорожники и их семьи собрались в ж.-д. зданиях для того, чтобы дать вооруженный отпор погромщикам в случае их прорыва в полосу отчуждения.

Встретив организованное противодействие боеспособные части каппелевцев двинулись к Иркутску. Хвост же тянулся за ними на целый десяток верст. Тогда железнодорожники решили отрезать этот «хвост» с тем, чтобы возвратить награбленное каппелевцами крестьянское и государственное имущество. Операция эта удалась блестяще. Около 3000 отсталых с обозами белых солдат были захвачены у Нижнеудинска и принуждены были сложить оружие. Был разоружен целиком когда то знаменитый у Колчака «морской полк» и др. Солдат распускали по домам, а офицеров разместили на комендантском дворе. Чехам это чрезвычайно не нравилось и они всячески старались мешать ревкому наладить советский порядок в городе. Ревком в категорической форме потребовал от чехов выполнения взятых ими на себя обязательств о невмешательстве во внутреннее управление городом Нижнеудинском, но чехи в свою очередь предъявили контр-требования регулярного выпуска из ремонта паровозов. Но на это требование чехи получили ответ, что железнодорожники в скорейшей отправке собранного чехами в Сибири имущества не заинтересованы. С этого момента между ревкомом ж.-д. и чехами установились крайне натянутые отношения. Чехи начинали горячиться, говорить о том, что «железнодорожников пора уже проучить».

Между тем регулярная пятая Красная армия хотя и медленно, но уже подвигалась к Нижнеудинску. Ревком, учитывая напряженное состояние в Нижнеудинске, которое могло окон-

читься кровавой расправой чехов над железнодорожниками, послал навстречу советским войскам т. Узлова с просьбой поспешить занять Нижнеудинск и этим спасти рабочих от чешских пуль. Но Узлов был арестован и только случайно спасся от расстрела, убежав из вагона.

Долгие дни ожидания подхода советских регулярных войск были для нижнеудинских железнодорожников наиболее томительными. Правильных сообщений о происходящем ни с запада ни с востока не получалось. Чехи с винтовками и револьверами следили за каждым движением деповских рабочих, ремонтировавших под угрозами порок паровозы. Все железнодорожники перешли на казарменное положение, сосредоточив все свои силы в районе ж.-д. зданий на случай неожиданного нападения чехов, которого ждали каждую ночь. Нервы у всех были напряжены до крайних пределов.

Наконец в ночь на 11 февраля к Нижнеудинску подошел первый отряд советских войск. Ревком и союз ж.-д. еще заранее приняли все меры к тому, чтобы эшелоны сербов остались нейтральными. Под утро 12 февраля советские войска получив все нужные справки у железнодорожников ударили по чехам. К 9 часам утра на станции Нижнеудинск не оставалось уже ни одного чеха. Удар был настолько дружен, что чехи в панике бежали из эшелонов побросав свое имущество. Остановились они лишь на ст. Хингуй в 20 верстах от Нижнеудинска. Много чехов потом находили замерзшими у линии ж. д. Было свыше 40 градусов мороза.

Как только ж.-д. узел был освобожден от чешских войск союз распустил свои вооруженные силы и занялся организацией нормальной профсоюзной жизни. В первый участковый комитет после изгнания чехов были избраны т.т. Паненков, Белов, Толкуев.

Деповские митинги полковника В. Уорда.

Английское правительство поддерживало адмирала Колчака не только деньгами и снаряжением. Оно старалось помочь Колчаку приобрести и популярность среди наиболее влиятельных групп населения.

Для этой цели был командирован в Сибирь полковник В. Уорд, член правления соглашательских профсоюзных объединений (трэд-юнионов) Англии. Уорд разъезжал по сибирской магистрали устраивая митинги в коренных депо на тему о

«прелестях» английского политического строя. Попутно Уорд предостерегал ж.-д. от «пагубного» увлечения большевизмом. Колчаковские осведомители снабдили полковника Уорд значительным количеством соответствующих воззваний, которые усердно расклеивались по ж.-д. заборам и раздавались на митингах.

В этих воззваниях указывалось, что большевики похожи на тех людей, которые вместо того, чтобы тушить горящий дом кричат «не тушите пожар», а наоборот раздувайте и т. п. ерунда.

Полковник Уорд был уверен, что революция в России творилась кучкой агитаторов, но отнюдь не всей миллионной массой. Неудивительно, что выступления полковника В. Уорда среди железнодорожников не пользовались успехом, хотя слово «демократия» склонялось и спрягалось на все лады.

На одном из таких митингов в Красноярске в депо одним из рабочих эмигрантов, слесарем тов. Авдеевым были заданы В. Уорду вопросы: 1) есть ли в Англии политические заключенные? 2) почему арестовывают бастующих рабочих в демократической Англии?

Вопросы были заданы на английском языке, но полковник В. Уорд не счел нужным на них ответить, зато агенты контрразведки хотели тут же «разъяснить» Авдееву волнующие его вопросы, но благодаря заступничеству рабочих, товарищ Авдеев не был арестован, хотя и был вызван потом к так называемому чешскому коменданту для соответствующей «душеспасительной беседы» и направления на путь «истинный». Причем после этой «беседы» у рабочего Авдеева остались следы на спине.

Миссия полковника В. Уорда не только не увенчалась успехом, но вызвала обратный результат. Железнодорожники Сибири лишний раз убедились в том, кто стоит за спиной Колчака. *К.*

ДВА ДОКУМЕНТА.

Рабочие Сибири и чехо-эсэровская власть.

Приводим два чрезвычайно характерных белогвардейских документа, показывающих как встретили сибирские рабочие чехо-словацкий переворот.

I. Речь председателя Сиб. Сов. Министров П. В. Вологодского от 12 июля 1918 г. в Омске на казачьем съезде.

(Выдержка).

«Первые шаги деятельности сибирского правительства встречены сочувствием всех слоев населения. Одним только не может похвалиться временное сибирское правительство — благоприятным отношением к себе со стороны рабочих. Причин такого отношения рабочих не мало.

Вид рощи на ст. Зима. На первом плане береза, на суку которой в 1920 г. был повешен чехами тов. Гершевич, организатор Зиминской Красной гвардии.

Но смею думать не по причине виновности самого правительства. Главная причина в том, что большевики пали, но большевизм рабочей психологией не изжит. Короткое время своей власти большевики, идя демагогическим путем, так усердно вбивали в голову рабочих, что они одни основа жизни, им одним принадлежит диктатура власти, что долго еще у рабочих будет гнездиться глухая подозрительность ко всякой власти, не носящей имени Рабоче-Крестьянской. Но сибирское правительство, каким бы для него огорчением не было это недоверие со стороны рабочих, не сойдет с намеченного пути в политике по рабочему вопросу. Пусть проклинает нас современное поколение рабочих, но мы надеемся, что нас оправдает демократическая история автономной Сибири». (Опубликовано в газете «Железнодорожник» от 23 июля 1918 г.).

II. Приказ Гайда о военно-полевых судах на линии ж. д.

(Телеграмма от 25 июля 1918 года).

«Томск из Иркутска. Управлению Томской дороги.

По полученным мною сведениям на линии Томской ж. д. не все спокойно. В среде рабочих Красноярского и некоторых

других депо ведется агитация в пользу забастовки. Есть сведения о подготовке восстания военно-пленных. Вообще у себя за спиной чувствую не только я, но и вверенные мне войска, работу большевиков и немцев.

Этого допустить я не могу и предпринимаю следующее: 1) железную дорогу от Барабинска до Красноярска на военном положении. От Красноярска на восток на осадном положении, 2) для активной борьбы с большевиками и германскими агентами командирам чехо-словацких эшелонов в Барабинске, Новониколаевске, Ачинске, Красноярске, Канске, Нижнеудинске и ст. Половина—распоряжением старших из начальников эшелонов учредить военно-полевые суды в составе трех членов по назначению чехо-словаков и одного по назначению местных гарнизонов. Неприбытие последнего не должно служить препятствием к тому, чтобы суд не состоялся, 3) запрещаю всякие митинги на линии ж. д., объявленной на осадном положении, 4) виновные в призыве или подстрекательстве к забастовке на железных дорогах, или уклонении от работ подлежат расстрелу по приговору военно-полевого суда. Предавать суду имеет право начальник эшелона, при котором сформирован суд, 5) точно такие же меры должны предприниматься против лиц, уличаемых в активном содействии частям советских войск, действующих против нас, а также в отношении немецких шпионов, 6) начальникам эшелонов состоящих в пунктах, где имеются лагери военно-пленных принимать самые энергичные меры по ознакомлению с условиями их содержания, наблюдению за ними, войдя в соглашение с начальниками гарнизонов.

В случае неудовлетворительной постановки дела обращаться с соответствующим предложением к начальникам гарнизонов и в особо экстренных случаях самим принимать меры, уведомляя начальников гарнизонов. В Красноярске по вопросу о военнопленных держать связь с консулами союзных держав. В гор. Иркутске распоряжением штаба фронта учредить военно-полевой суд № 462.

Подлинную подписал командующий восточным фронтом полковник Гайда. Верно начальник штаба восточного фронта подполковник Ушаков.

Настоящую телеграмму предлагаю объявить всем служащим, мастеровым и рабочим и вывесить таковую на видных местах. Начальник Томской дороги Кругликов № 1036 26 июля 1918 г.».

От редакции. Дополнения к этим документам излишни. Рабочему читателю они понятны и без объяснений.

Газета «Железнодорожник».

(Орган профсоюза ж.-д. 1918—1919 г.г.).

Первый номер газеты вышел в Томске в начале июля 1918 года. Несмотря на то, что редакция была в руках меньшевиков, старавшихся не «разобидеть новую демократическую власть» Вологодского, а затем и Колчака, газете пришлось выдержать за время своего существования и штрафы и аресты и бесконечное количество выбросок из номеров статей и заметок, почему либо неугодных «начальству». Особенно широко стали практиковаться такого рода выброски после 18 ноября 1918 г. когда у власти стал «Верховный Правитель». Начиная со второй половины ноября 1918 г. не выходило ни одного номера «Железнодорожника», в котором бы не было самых отчаянных газетных «плешин», наводивших читателя на глубокие размышления. Этими «плешинами» пестрят и передовые и перепечатки из других газет и даже хроникерские заметки. Колчаковская цензура, на смерть перепуганная ежедневными восстаниями, партизанскими налетами и пр., искала в каждой строке «крамолу». В ноябре 1918 г. приказом правительства распускается знаменитая Сибирская областная дума, или, как ее тогда звали, «Сиболдума». «Железнодорожник» посвящает этой теме передовую. Но появилась эта «передовая» на странице газеты в весьма оригинальном виде: 10 строк сверху, затем огромная «плешина» строк на 60, после нее снова маленький кусочек текста, снова «плешь» и 12 заключительных строк. Но так как вид такого рода выбросок чересчур уже бросался в глаза, то белая цензура решила заштриховать их, настояв перед редакцией на том, чтобы места выбросок заполнялись благонамеренными и угодными начальству лозунгами. В итоге этого «гениального» изобретения вдоль всей «плешины» в передовой от 14 ноября 1918 г. поставлен лозунг: «Армия нуждается в помощи. Ввиду наступающих холодов армии необходимо теплое белье».

Цензура была в восторге от своей выдумки. Не только выбросили, но заставили еще железнодорожников лозунг угодный начальству на это место поставить. Однако хитрые типографщики-железнодорожники цензуру все же обманули. В поставленном на выброске лозунге не говорится о том какая именно белая или красная армия нуждается в белье... Но «умная» цензура белых по глупости своей не замечала этой хитрости крамольных железнодорожников, т. к. и в дальнейших номерах этот лозунг продолжал занимать все «плешины».

Выбрасывая случайные хроникерские заметки вроде того, что на ст. Критово один из железнодорожников ударил жан-

дарма по лицу, цензура разрешала на месте выброски ставить лозунги такого рода: «Железнодорожники! Создавайте фонды безработных,—железные стачечные фонды. Материальная помощь рабочих организаций—надежный оплот в борьбе рабочих за свои права». («Железн.» от 22 ноября 1918 г.).

В номере от 5 декабря 1918 г. из «Желд.» была выброшена перепечатка из газет о том, что творится на Дальнем Востоке. Вместо нее вдоль всей колонки помещен такой лозунг: «Железнодорожники! Профессиональные союзы это боевые школы рабочего класса, которую необходимо пройти каждому железнодорожному-труженнику. Входите в союзы немедля ни минуты»!

Можно было думать, что более лезые редакционные работники сами сознательно выбрасывают дальневосточные корреспонденции и заменяют их под видом цензурных выбросок боевыми лозунгами союза того времени.

А вот в номере 24 «Железнод.» от 12 декабря 1918 г. с цензурными «плешинами» вышел курьез. На последней странице выброшена целиком вся заметка под заголовком: «Отклики Омских событий». Текста нет совсем, но заголовок остался. А под этим заголовком очередное «гениальное» изобретение цензуры: «Граждане. Спешите на помощь беженцам, очутившимся без крова и хлеба. Несите свои сбережения им, заброшенным в далекую Сибирь».

Если вспомнить, что именно в эти дни из Омска от колчаковских атаманов пришлось удирать многим видным эс-эрам и меньшевикам, то под беженцами с полным правом можно было подразумевать и самих этих горе-социалистов, заполнявших тогда своими писаниями Томскую железнодорожную союзную газету.

Василий Иванович САВИНОВ.

(Александр Саввич Елтышев).

„Я иду на смерть с приветствием будущего и проклятием настоящего". (Из посмертного завещания Савинова к сыну).

Имя В. И. Савинова—деятельнейшего работника Томского дорожного комитета 1917—1918 года боевика-революционера занимает в истории профсоюзного освободительного движения—на Томской ж. д. особое место.

Василий Иванович Савинов был одним из тех энтузиастов-солдат революционной армии, для которых слово с делом не расходилось.

Сын Пермского крестьянина, получивший образование в сельской школе, Василий Иванович начал свою общественную деятельность в 1905 году. В 1908 году он перешел уже на нелегальную работу.

Работал В. И. на копях в Анжерке, затем в 1909 г. он вынужден был эмигрировать. Вследствие гонений царского правительства, он уехал в Австралию.

Член Главн. Комитета Томской ж. д. в 1918 г. тов. Савинов В. И., замученный колчаковцами 18 апреля 1919 г. в г. Мариинске.

В Австралии Савинов работал на разных заводах. Скоро он примкнул к анархо-синдикалистскому движению, принимая в тоже время участие в профессиональных организациях. Он состоял членом федерации союзов русских рабочих в Америке «Голос труда».

В начале революции В. И. приехал из эмиграции и начал работать слесарем в депо Тайга.

Энергичный, живой, деятельный В. И. с самого начала завоевал симпатию железнодорожников и был выбран ими на дорожный съезд профсоюза железнодорожников в Томске. Здесь он был избран членом главного дорожного комитета, где впоследствии состоял секретарем, а затем и председателем.

Во время чехо-словацкого переворота В. И. был дважды арестован, но благодаря хлопотам, а также и тому положению, что В. И. был великобританским поданным его удалось освободить, но не надолго. Осенью 1918 г. Савинов, несмотря на предупреждения друзей и товарищей отправился на работу на ст. Боготол. Здесь его узнали, он был арестован и отправлен в Мариинскую тюрьму.

Сидя в Мариинском централе, В. И. знал, что колчаковское правительство не простит ему его деятельности среди железнодорожных масс Томской дороги.

В апреле 1919 г., за несколько дней до смерти, В. И. написал завещание своему малютке сыну, которое потом было передано его жене.

В своем завещании покойный говорит: «**не будь тщеславен, а будь всегда бесповоротно на стороне рабочих и мелкого трудового крестьянства, не имей ничего общего с классом эксплоататоров**».

Через несколько дней, после этого письма, В. И. Савинов был выведен ночью из тюрьмы под предлогом отправки в Томск.

По дороге из тюрьмы В. И. был зверски расстрелян колчаковцами, ему нанесли семь штыковых ран и шесть огнестрельных.

К—ник.

Тов. Мазурин.

(По воспоминаниям т. Монастырева).

Тов. Мазурин.

С тов. Мазуриным я впервые встретился в начале 1918 г. в гор. Томске, куда он приехал из Красноярска во главе делегации представителей общественных организаций для проведения в жизнь на Томской ж. д. мероприятий в духе октябрьской революции.

Тов. Мазурин был исключительный по энергии человек, с чрезвычайно широким кругозором. Он начал свою революционную работу почти юношей во время царского самодержавия задолго до революции, отбывая каторгу и ссылку в Сибири, В практической работе он умел хорошо применять свой долгий революционный опыт и закал.

Обладая большими организаторскими способностями, т. Мазурин умел создать везде товарищескую спайку и то необходимое единодушие, которое является залогом успеха каждого большого дела.

Старые служащие управления дороги еще сейчас помнят доклады т. Мазурина, полные веры в победу рабочего класса, настолько сильное впечатление они произвели тогда на них.

Я помню тот день, когда была получена телеграмма о занятии чехами ст. Мариинск. Тов. Мазурин сейчас же отправился, не взирая на опасность, на эту станцию для переговоров с чехами.

Около суток он вел переговоры с заправилами этой авантюры, склоняя рядовых чехов к прекращению восстания. Но контрреволюция была хорошо организована и, по распоряжению начальника чешского эшелона Кадмира, т. Мазурин был арестован, как большевик.

После этого чехи предприняли наступление на Анжерку и т. Мазурина взяли с собой, но были отбиты и отступая, оставили т. Мазурина на разъезде Антибес. Избежав чехословацкой расправы, т. Мазурин вернулся в Томск, информировал нас о событиях, дал указания о необходимых мерах обороны и уехал обратно на фронт.

В Тайге и Анжерке он энергично призывал рабочих к организации отпора контрреволюции и можно было видеть, как прямо с собраний рабочие в одиночку и группами отправлялись на фронт против чехов. Уже в тюрьме я прочитал в ликующих белобандитских газетах, что т. Мазурин был схвачен в одной из подгородних деревень и заключен в одиночку.

Время шло, политические события в Сибири развертывались полным ходом. Одно правительство сменяло другое, наступила полоса самого мрачного разгула реакции.

В это время я был переведен в одиночку и от надзирателя узнал, что в этом же самом коридоре был заключен и т. Мазурин, но за несколько недель до моего перевода в тюрьму, явился офицер генерала Пепеляева и предъявил ордер о выдаче ему т. Мазурина.

Несколько позднее я узнал, что тов. Мазурин был расстрелян пепеляевцами на перегоне Яшкино—Тайга.

Память о тов. Мазурине живет и поныне в сердцах многих томичей, и в особенности красноярцев.

К. Монастырев.

И. Староверов.

Тов. Староверов.

Староверов, токарь по металлу, работал в Красноярском учкпрофсоже (ЛЧ), был неоднократно избираем на съезды и конференции, а затем был избран в совет жел.-дор. депутатов.

Староверов был в комиссии от Красноярска по реорганизации Управления дороги.

После прихода чехословацких войск, принимал деятельное участие в нелегальных организациях, работал в партизанских отрядах, но затем, приехав по поручению партизан, в Красноярск. был арестован и заключен в тюрьму как заложник генерала Розанова.

В 1919 году тов. Староверов был расстрелян вместе с группой свыше 30 чел. заложников по распоряжению того же генерала Розанова,

Староверов, самоучка, стойкий и выдержанный большевик, простой честный рабочий, погиб славной смертью за дело революции.

Федор Кузьмич Лимаренко.

Т. Лимаренко, вагонораспорядитель ст. Иннокентьевская, один из видных деятелей на этой станции, во время революции избирался неоднократно на всякие съезды, конференции.

На ст. Иннокентьевская, «Кузьмич»— как его называли рабочие, пользовался особой популярностью среди широких членских масс, и редкое собрание проходило без участия Лимаренко.

Тов. Лимаренко.

Во время колчаковщины тов. Лимаренко принимал деятельное участие в нелегальных организациях, все время держал связь со многими товарищами, ушедшими в подполье, помогая последним и делом и словом.

После прихода Красной армии, тов. Лимаренко вступает в партию большевиков, принимая деятельное участие в восстановлении профорганизации.

В этот период времени Лимаренко весь ушел в работу. Всеми силами своей души отдался он делу рабочего класса, близко принимая к сердцу все отдельные шероховатости и промахи в работе партийных и советских организаций, какие неизбежно бывают всегда на первых порах зарождения новых организаций.

Неутомимый Кузьмич буквально горел на работе, не заботясь о себе, впоследствии заболел психическим расстройством, а затем выйдя из больницы, душевно еще неокрепшим, покончил жизнь самоубийством.

Так скоро ушел чуткий, отзывчивый товарищ, честный работник, вложивший в работу всю страстность своей натуры.

Друг.

Николай Васильевич Расторгуев.

Тов. Расторгуев.

Расторгуев родился в 1889 г. в Красноярске, работать начал с 13 лет, по окончании уездной школы. На Томскую дорогу поступил в 1911 году в контору участка сл. пути на ст. Томск II.

В 1917 году Николай Васильевич был избран от служащих, мастеровых и рабочих на дорожный съезд профессионального союза Томской дороги, а затем был избран членом главного комитета Томской дороги (ЛН). В партию большевиков Расторгуев вступил в 1917 г. Он был одним из активных деятелей как партии, так и профсоюза.

После свержения советской власти в 1918 году Расторгуев был арестован. В августе по выходе из тюрьмы вынужден был вследствие преследования властей уехать в Тобольск.

В Тобольске Николай Васильевич начал работать в качестве инструктора «Закупсбыта», но колчаковская контр-разведка не давала покоя тов. Расторгуеву и ему пришлось скрыться в деревне. Там он был выдан крестьянкой Овсянниковой, арестован и привезен в деревню Орловку на Томи.

На пароходе Николая Васильевича пытали и привезли в Орловку совершенно измученным в тифозной горячке.

Несмотря на тифозную горячку, колчаковские палачи заставляли Расторгуева носить воду и работать впроголодь.

За несколько дней до прихода Красной армии в Томск, Николай Васильевич был выведен в поле колчаковцами и расстрелян.

В Тобольской белой газете были напечатаны подробности издевательств и пыток над Расторгуевым под заглавием «Охота на красного зверя».

Попытки жены Расторгуева отыскать труп убитого не увенчались успехом.

Память о товарище Расторгуеве останется надолго среди рабочих Томска и товарищей, работавших вместе с ним в партии и в союзе. *М. Б.*

Создадим дворцы культуры!

До 1917 г. Томские железнодорожники не имели своих рабочих клубов. Вместо них были церкви и кабаки. Теперь на Том. жел. дор. 247 культурно-просветительных очагов. Открытый 6 ноября 1927 г. клуб в Тайге— один из лучших на Сибирской магистрали.

Как отдыхал и учился железнодорожник десять лет тому назад? Карты, да вино. Вино, да карты. Только эти развлечения и были в распоряжении нашего транспортника в часы его отдыха. Железнодорожн. собрания (ж. д. клубы) разбросанные по деповским станциям, находились всецело в распоряжении высшей технической ж.-д. интеллигенции, рядовому же рабочему доступа туда почти не было. Вся система управления царского правительства сводилась к тому, как бы рабочий не узнал больше, чем ему полагалось для его работы. И только после Октябрьской революции, когда рабочий взял власть в свои руки, он стал совсем по иному строить свою жизнь.

С громадным напряжением при помощи части государственных и союзных средств, воскресников рабочих и пр. томский железнодорожник создал на своей дороге 247 культурно-просветительных очагов, ведущих теперь колоссальную работу по подъему культурного уровня широких масс железнодорожников Томской дороги. Третья часть всех этих культурно-просветительных очагов созданы за последние два—три года. Не только крупные деповские станции имеют теперь свои клубы и библиотеки, но и маленькие станции не довольствуются уже созданием одних красных уголков, а начинают

строить у себя специальные клубные помещения, пригодные для большой культурной работы. Не так давно железнодорожники ст. Сорокино Том. ж.-д., при наличии всего 56 членов союза ж.-д. по своей инициативе выстроили клуб размером 22 арш. на 14. К постройке этого клуба сорокинские железнодорожники привлекли и окрестных крестьян, которые воскресниками вывезли лес для постройки и теперь являются постоянными участниками и гостями всех вечеров, устраиваемых в новом клубе. Удивляться этому теперь не приходится. Культурные требования масс чрезвычайно выросли. Существовавшее раньше стремление отдельных культурных рабочих-одиночек повысить свой культурный уровень превратилось в желание массовое. Достаточно привести несколько цифр, чтобы убедиться в этом.

Зимой прошлого года на Томской ж. д. работало напр. 403 различных кружка, участие в которых приняли больше семи тысяч железнодорожников и членов их семей. До 6000 членов союза принимало активное участие на дороге в повседневной практической профработе. Около 7000 железнодорожников состоят членами своих клубов. Эти цифры показательны, но всех явлений культурного роста массовика железнодорожника они все же не исчерпывают. Активность масс растет беспрерывно. В настоящее время строятся большие клубы на ст. Зима и Томск II.

Клуб имени „Октябрьской Революции" в Тайге.

Особенного внимания заслуживает культурная деятельность тайгинских рабочих. Из месяца в месяц три года подряд, начиная с 1925 г отрывали тайгинцы средства от своего заработка для того, чтобы выстроить себе клуб. За эти три года для каждого тайгинца не было вопроса более интересного, более нужного и важного, чем вопрос о постройке их нового большого клуба. Сколько заседаний, сколько собраний проведено было тайгинскими работниками по основным вопросам постройки клуба трудно перечесть. Всю свою рабочую, клокочущую энергию, весь свой большевистский упор вложили тайгинские железнодорожники в дело постройки нового клуба. И они его теперь имеют. Шестого ноября 1927 г. состоялось его открытие. Тайгинцы по справедливости могут гордиться своим клубом. Здание и устройство их клуба одно из лучших на всей Сибирской магистрали. Вся постройка клуба обошлась в 169500 руб. Из этой суммы получено от ЦК союза ж.-д.—58000 р., от НКПС—30000 р., от Дорпрофсожа—26000 руб., от Крайсовпрофа—3000 р., от Окрпрофсовета—4500 р., от Окрисполь-

кома—10000 р., из культфонда—10000 р., из разн. источников—10000 р. *и рабочие отчисления от зарплаты дали 18000 р.*

Ст. Тайга. Открытый 6 ноября 1927 г. новый клуб ж.-д. им. Ленина.

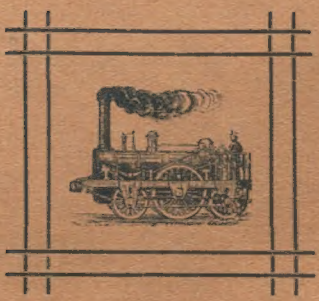
Пример постройки Тайгинского клуба показывает, что если мы к 1927 году при недостатках в средствах все же сумели создать такую крупную постройку, как Тайгинский клуб, то в дальнейшем с улучшением общего хозяйственного роста, мы сможем создать такие огромные светлые, радостные дворцы культуры не только в Тайге, но и на многих других станциях.

В. Артюхин.

Институт Ленина
при Ц. К. В. К. П. (б.)

1323

Цена 50 копеек.

3

Е-18